



Nº 144

*Julio se sorteará en estas
obras de su Muelle, pag
oxres.*

ELS AGENTS PORTUARIS DE TARRAGONA

(fins a 1985)

PORT DE TARRAGONA



COL·LECCIÓ
SATURNINO
ELLIDO

ELS AGENTS PORTUARIS DE TARRAGONA
(fins a 1985)

Joan Alió Ferrer



ELS AGENTS PORTUARIS DE TARRAGONA

(fins a 1985)

Joan Alió Ferrer

Edita: CEMAPT i Arola Editors

CEMAPT
C/Anselm Clavé,2
43004 Tarragona
publicacions@porttarragona.cat

Arola Editors
Polígon Francolí, Parcel·la 3
43006 Tarragona
arola@arolaeditors.com

1a edició: abril 2009
© del text: Joan Alió Ferrer
Disseny gràfic: A. Latre
Disseny portada: A. Latre
Impressió: Gràfiques Arrels
ISBN: 978-84-92408-70-2
Dipòsit legal: T-382/09

Coordinació de l'obra i imatges: Arxiu del Port i Servei de
Publicacions del Port de Tarragona

Qualsevol forma de reproducció, distribució, comunicació pública o transformació d'aquesta obra només pot ser realitzada amb l'autorització dels seus titulars, llevat l'excepció prevista per la llei. Dirigeixi's a CEDRO (Centro Espanyol de Derechos Reprográficos, www.cedro.org) si necessita fotocopiar o escanejar algun fragment d'aquesta obra.

Heus aquí: jo he guardat fusta al moll.
Vosaltres no sabeu
què és
guardar fusta al moll:

però jo he vist la pluja
a barrals
sobre els bots,
i dessota els taulons arraulir-se el preu fet de l'angoixa;
sota els flandes
i els melis,
sota el cedres sagrats

Joan Salvat-Papasseit
Nocturn per a acordió / fragment

ÍNDEX

Pròleg / 11

INTRODUCCIÓ / 13

LES PROFESSIONS / 25

El consignatari / 27

L'estibador / 31

El transitori / 33

L'agent de duanes / 34

Vells anunciants / 36

El navilier i l'armador / 39

La pòlissa de noliejament / 43

El cens de treballadors portuaris / 44

Les colles de càrrega i descàrrega / 47

La junta de vigilància de molls / 50

La corporació de pràctics / 52

El servei de remolcadors / 63

Els subministradors / 73

El Cos Consular / 78

La duana i els seus funcionaris / 81

Les associacions professionals / 83

ELS PROFESSIONALS / 97

Trajectòria professional dels agents portuaris de Tarragona fins al 1985 / 99

Agents portuaris dels quals només coneixem el nom i algunes dades / 220

EPÍLEG / 223

AGRAÏMENTS / 229

Organismes oficials / 231

Col·laboradors i entitats / 232

BIBLIOGRAFIA / 235

Bibliografia / 237

Fonts consultades / 240

ABREVIATURES / 241

PRÒLEG

El Joan Alió s'ha fet gran, millor dit, s'ha fet vell —em sembla que no és gaire freqüent que es parli d'algú amb afecte i que se'l presenti d'aquesta manera— amb un ull posat al port de Tarragona havent importat fusta i un altre ull, al magatzem de comerciant fustaire, sense oblidar, entre una cosa i l'altra, l'oficina que va crear especialitzada en assessoria fiscal.

No ha pogut arrencar la seva ànima, però, de Santa Coloma de Queralt. Va passar allí la seva infantesa, hi va anar a col·legi i hi va viure, amb la seva àvia, al castell dels Comtes de Santa Coloma, que, més tard, va heretar i que, anys després, va donar, graciosament, al poble de Santa Coloma. He tingut la sort de poder-lo acompanyar sovint en les visites que hi fa setmanalment, i sé de primera mà l'afecte que sent per aquelles pedres, pels seus boscos i feixes de sembrat. Afecte que no sap destriar dels masovers que les hi porten, actuals i passats.

Doncs, és sorprenent com un home que porta tantes diverses activitats, si bé delegant funcions a col·laboradors eficients, sempre ha estat a primera línia de brega, s'ha mogut com peix a l'aigua tant amb els pagesos de Santa Coloma com amb als fustaires competidors—col·laboradors, amb els clients afligits del consultori fiscal, funcionaris de duana, consignataris, capitans de grans vaixells, cònsols, amb descarregadors de moll i clients fusters del magatzem. A tot arreu i amb tothom ha estat, amb tota senzillesa, només —ni menys que— un senyor, i educat.

Anar al port a fer el badoc té un enorme atractiu pels que no en sabem res. No entenem d'embarcacions ni de grues com gegantines cigonyes ni d'altres màquines que, quan hi anem de passeig en dies de festa, estan quietes i silencioses. Si treballen, hem de mirar-les de lluny estant. Observem enormes magatzems que contenen no sabem què. Veiem poc personal al vaixells atracats. El seu volum quiet amarrat al moll respira com una gran bèstia adormida.

En Joan Alió ens fa veure i entendre, ens descobreix un món que no té res a veure amb això que veiem els passejants ociosos. Durant una bona part del segle passat —la densa història del moviment portuari que descriu l'acaba el 1985 com ell ho justifica—, hi havia un exèrcit de personal que intervenia en tot aquest moviment invisible. No podem imaginar quanta paperassa es movia abans que

el vaixell que havia d'entrar a port es veïés a l'horitzó. Un laberint de despatxos i oficines rebien i expedien papers, permisos, liquidacions...

Sortia el pràctic a rebre el gran vaixell, que esperava lluny de la bocana, i es feia càrrec de la maniobra. Encara que és una part molt seriosa —al port tot és seriós— i ben acceptada, feia l'efecte que aquesta situació, en què li arribava un de fora, podia semblar una mica ofensiva per al capità, com si aquest li digués: «Dóna'm el comandament, que tu no en saps prou».

El gran monstre de ferro es deixa portar pels que al seu costat semblen minúsculs remolcadors i, a les ordres del pràctic, potser més d'una hora de maniobra, amarren el vaixell a la riba. Ha arribat. Haig de confessar que no fa gaire vaig entendre que el verb *arribar* venia d'aquí. Si tot havia anat com cal, entrava a escena el personal que feia la feina de càrrega i descàrrega, revisada, vigilada i permesa per personal privat i personal d'uniforme.

Aquest llibre que conté o explica la història de tota la gent del port, és un document exhaustiu de personatges i firmes que han elevat a través del segle passat el port a la categoria que ha adquirit actualment.

Sense ser explícit del tot no deixa de poder-se entendre que l'autor lamenti un cert distanciament entre la ciutat i el port. Cosa que es pot comprendre com una injustícia cap a un element tan important que ha contribuït a donar prestigi en gran manera a Tarragona.

Joan Alió, en escriure aquest llibre, s'ha preocupat que no es perdi el record, la memòria de tantes persones, gairebé totes tarragonines, les quals durant anys han donat, amb el seu treball, vida i impuls al port de la seva ciutat.

Josep Gual i Gallofré

I



INTRODUCCIÓ

Pretendre fer o escriure la història dels agents portuaris de Tarragona, que és fonamentalment l'objectiu que, en un excés d'optimisme i possiblement d'inconsciència, ens hem proposat i voler fer-ho amb el màxim d'objectivitat, comporta entrar en la recerca i comentari d'una sèrie de fets de tipus històric, social, humà i local, factors que intentarem estudiar i sintetitzar en les pàgines següents.

D'entrada, aquest nostre propòsit ens condueix, donat el lligam que hi ha entre els agents portuaris i el port, a la conveniència o necessitat de contemplar i comentar la seva història des del punt de vista humà, des dels primers temps de funcionament regular, més o menys controlat, i dels quals hi ha constància històrica, data que podríem situar entre les darreries del segle XVIII i principis del XIX.

Un altre factor important que tampoc podem oblidar és l'atenció que la ciutat de Tarragona i els seus estaments, públics i privats, han prestat a aquesta activitat, malgrat l'aparent sensació d'indiferència que hi havia entre el món portuari i la societat oficial i civil de Tarragona.

I menys encara hem de deixar en l'oblit l'eficaç actuació dels diferents directors del port respecte al desenvolupament urbanístic de la ciutat, especialment de la part baixa, que culminà amb la unió entre la Tarragona tradicional i la Tarragona portuària.

Aquestes tres circumstàncies, la història del port des del punt de vista del nostre objectiu, la relació de la ciutat amb els agents portuaris, i la del port amb la ciutat a través dels seus dirigents, seran les premisses, a manera d'introducció i com a justificació del nostre treball, de les quals partirem en les pàgines següents.

Iniciarem la nostra relació històrica, fent menció¹ que, en el Reglament de lliure comerç de 12 d'octubre de 1778, Tarragona figura entre els disset ports habilitats per a aquest comerç, però és a partir dels anys de la Guerra de la Independència quan realment adquireix gran importància, durant el quals va ser l'únic port de Catalunya que, excepte una curta temporada, no va ser ocupat pels francesos, circumstància que va afavorir el seu moviment, no solament com a port d'assistència a les naus de guerra angleses que portaven armes, municions i cooperaven amb les forces locals, sinó també com a port de destí i recepció de mercaderies

1 RAHOLA, Frederic (1911): *Del comerç antic i modern a Tarragona*. Barcelona

dels vaixells que anaven i tornaven d'Amèrica, especialment, de Puerto Rico i de Cuba

En aquest sentit, per tal com el port de Barcelona era en poder dels francesos, molts comerciants i agents portuaris es van traslladar a la nostra ciutat aprofitant la facilitat que tenia Tarragona per exportar i importar tota mena d'articles, tant a Amèrica com a altres ports dels altres continents. Durant aquest període, a principis del segle XIX, s'estableixen al port de Tarragona Francesc Ixart, Josep Cendra, Josep Comes, la «Casa Remisa», Joan Bertran, Joan Argemí, Josep Ixart i Baldrich, Francesc Escolà, Pere Gil i altres. Com diu el pare Ferrer en el seu llibre *Barcelona cautiva* referint-se a Tarragona: «Es raro el día en que no llegue a Tarragona algún barco de las Américas y pocos en que no lleguen de otros puertos de la nación o extranjeros, los cuales al paso que embelesan el puerto, con tanta variedad de pabellones, han hecho triplicar casi el número de habitantes, resultando que parezca ya capital de la Provincia (Cataluña) lo que antes era un puerto solitario.»

Anys més endavant, acabada la Guerra del Francès, Tarragona es va recuperant de les seves ferides; la ciutat, a poc a poc, torna a agafar el seu ritme comercial, i també el seu comerç amb les colònies americanes es restableix.

Reproduïm un petit text del llibre *Tarragona siglo XIX* d'Antonio de Magriñà, el qual, a la pàgina 59, escriu el següent:

«En 1850 el puerto solía estar concurrido pues no era raro ver treinta o cuarenta buques de vela amarrados al muelle y aparecer algun vapor de ruedas. Las casas de Brigdman, Cañellas, Rius, Gasset, Romeu, Bessa, Escofet, Lloberas, Gatell, Corbella y otros que no recuerdo, sostenían la vida comercial.»

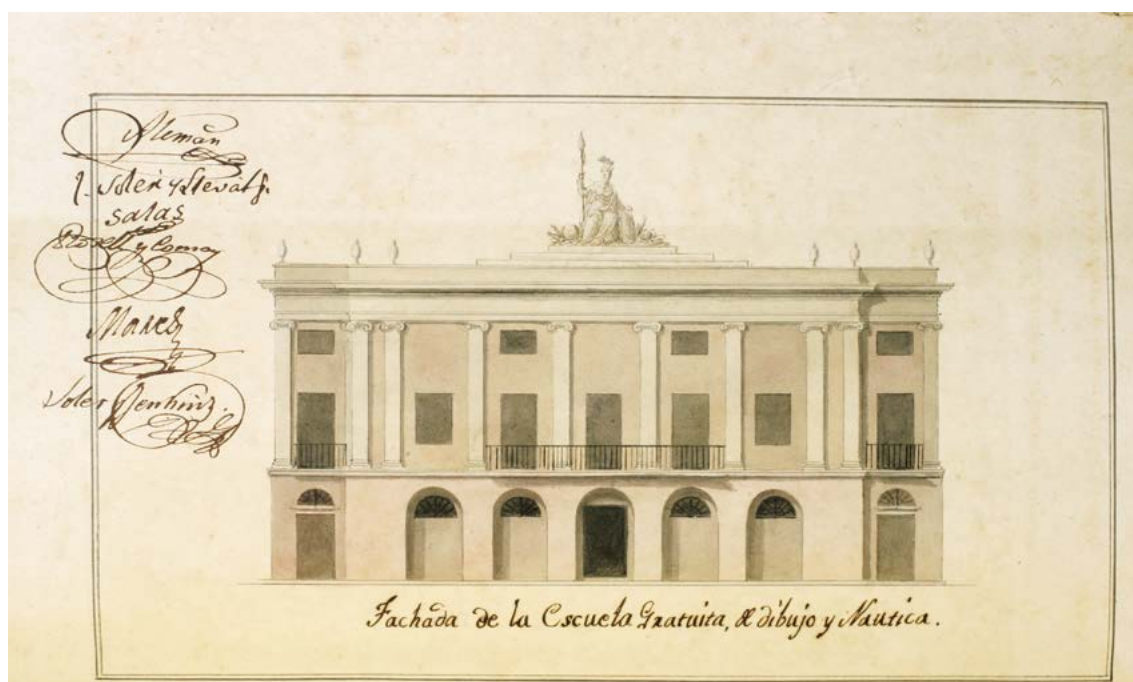
Sembla, per tant, que ja podríem dir que hem entrat en coneixement dels primers agents del nostre Port, amb cognoms alguns dels quals han arribat fins als nostres dies.

Respecte al segon punt de la nostra introducció, hem de dir que sempre hem tingut la impressió que Tarragona és una ciutat que, malgrat estar ben pròxima, gairebé tocant a les instal·lacions portuàries, normalment ha tingut la seva vida una mica distant, per no dir molt, allunyada del port. I no serà perquè

les seves entitats econòmiques i culturals no hagin intentat aquesta aproximació. Al contrari.

Només cal recordar que al segle XVIII, la Sociedad Económica de Amigos del Pais, institució tarragonina de caire econòmic, en els seus estatuts, aprovats i publicats l'any 1788, ja preveu en el títol IV la creació d'una comissió permanent formada pels seus socis, concretament la VI, sobre «Navegación y Marina».

L'any 1817, s'inaugura l'Escola Nàutica, dirigida per Pere Barceló, amb la finalitat de preparar els seus alumnes per dedicar-se a treballs relacionats amb el mar i amb les seves derivacions comercials i econòmiques. Segons ens diu Morera,² la instal·lació d'aquesta escola es deu al director del port D. Vicente Tejeiro, i va estar funcionant fins a mitjans del passat segle XIX.



A la memòria que l'any 1861 va publicar la Junta Provincial de Agricultura, Industria y Comercio, hi ha clares referències al port i als seus estaments. Considerem interessant inserir-ne, a tall d'exemple, la pàgina 11.

2 MORERA, Emilio (1894): *Tarragona antigua y moderna*. Tarragona

1.ª Que deben reducirse á uno solo los derechos conocidos hoy dia con los nombres de *fondeadero*, *faros* y *policia sanitaria*.

2.ª Que deben suprimirse los de las *Capitanías de Puerto* de los *Amarradores* de los *Guarda-lasres* y el llamado de *S. Telmo*.

3.ª Que se conserven los de los *prácticos* pero reducidos á lo que cobran en limpio los individuos que desempeñan este servicio.

4.ª Que se conserven los de los *Auxilios de Puerto* que se facilitan á los buques y entre ellos el que se cobra en el de esta ciudad por el *barco carenero* ó *chata*, pasando este servicio en todos los puertos á cargo del Ministerio de Fomento, por el que se cuidaria de surtir á los almacenes de ausilios, de todos los aparatos necesarios y mas perfeccionados, organizando al propio tiempo debidamente tan importante ramo.

Y 5.ª Que se supriman los derechos personales de *consumos* que se cobran á las tripulaciones de los buques surtos en los puertos, y los de *guias* de las Aduanas, permitiéndose finalmente al comercio valerse de los trabajadores de tierra para las faenas de carga y descarga y demas que ocurren en el interior de los puertos.

A la vista de les mostres anteriors, no es podrà argumentar que durant els segles XVIII i XIX la ciutat no tingués un especial interès pel port i per les persones que hi treballaven. Hem de reconèixer també que, recíprocament, algunes d'elles van saber harmonitzar el seu treball del port amb el de la ciutat.

En aquest sentit, cal recordar l'enginyer director del port, Joan Smith i Sinnot, el qual, a principis del segle XIX, va participar activament en la vida tarragonina impulsant-ne el plantejament urbà, urbanitzant la zona marítima i promovent la construcció del cementiri de la ciutat.

El mateix interès per la ciutat ja l'havia demostrat l'anterior director del port, el capità de fragata Joan Ruiz d'Apodaca. Per això Tarragona els ha dedicat un carrer a l'un i a l'altre, en prova d'agraïment.

En canvi, posteriorment, malgrat els avenços culturals del país i de la munió de publicacions de caràcter local que s'han editat al llarg del segle XX, no hem trobat cap publicació que fes referència a la vinculació del Port a la ciutat, als seus habitants i, en especial, a l'interessant món comercial i marítim dels agents portuaris que, precisament, són els que donen vida al port.

Així com del tema relatiu al port de Tarragona hi ha una extensa i llarga bibliografia, històrica i tècnica, tractada per eminents historiadors i investigadors, publicades ja des del segle XIX fins als nostres dies, la realitat és que, malgrat que el port és un ens totalment tarragoní, queden sense ser historiades o si més no, tingudes en compte, unes informacions complementàries a les anteriors, relatives al lligam que, d'una manera evident, el port ha tingut i encara té amb la nostra ciutat. Més aviat fa creure, tot plegat, que qui ha escrit sobre el port, en general, han estat tècnics que no han conegut la vida de la ciutat i se n'han desentès. Potser, d'altra banda, tampoc la ciutat no s'ha interessat gaire en la vida del port com per fer-la una part de la seva pròpia. Naturalment, hi ha excepcions. Hem de tenir en compte que la major part de la bibliografia existent es refereix principalment a la història de la construcció del port, les seves successives ampliacions i també al seu desenvolupament econòmic, però, en general, s'oblida fer referència als diferents agents, tant oficials com privats, que tenen relació directa amb aquestes activitats.

I el més sorprenent d'això per a Tarragona és la ingent quantitat de moviment econòmic que aquestes empreses porten a terme. Un nombrós i especialitzat grup de persones que hi treballen, un voluminós import de diners, tant en moneda nacional com estrangera que contínuament circula pels seus despatxos, les adquisicions de materials dels tallers especialitzats i d'aliments dels subministradors del sectors, i també cal afegir-hi la projecció internacional que significa la relació que les empreses de Tarragona mantenen amb els seus corresponsals estrangers.

D'una manera simple, però gràfica, podríem afirmar que durant el segle XX, a la part baixa de Tarragona, dels carrers de Barcelona i de Sant Miquel en avall, hi ha hagut el centre neuràlgic i econòmic de la ciutat. Possiblement encara n'és ara, però no podem oblidar que anys enrere la diferència era més acusada, precisament perquè en aquelles dates, segle XIX i principis del XX, Tarragona estava, en certa manera, dividida en tres zones, l'eclesiàstica a la part alta, la civil o oficial a la central, i la portuària a la baixa. Ara, això ha canviat, poc o molt.

La pregunta que ens fem és aquesta: Quines entitats i persones intervenen en el funcionament del port, li donen impuls, li donen vida?

Això és el que ens hem proposat fer d'una manera, podríem dir, artesana, és a dir, partint de la nostra experiència dins aquest món com a usuaris del port durant molts anys i, molt especialment, de les informacions i opinions de les persones que han passat la seva vida professional al voltant del port, entre les quals hi ha amics nostres i, en algun cas, els seus fills o néts, que ens han fet la mercè de dispensar-nos tot el seu coneixement del tema i proporcionar-nos dades dels seus despatxos, molts d'ells centenaris.

Com hem dit al principi, creiem que en aquest tema hi ha un buit a Tarragona. Modestament, pretenem omplir-lo. Ho farem especialment amb algunes dades del segle XIX, i una majoria de referides al passat segle XX i, concretament, fins a finals de l'any 1985, data a partir de la qual tot el moviment portuari i el seu entorn ha sofert una tan gran transformació i simplificació que, en determinats aspectes, ha deixat gairebé obsoleta la tradicional forma de treballar de les empreses i persones que habitualment hi havia al seu voltant.

Ara, hi ha vaixells preparats especialment per portar contenidors, líquids, petroli, butà, cotxes, cereals, etc. A nous vaixells, noves tècniques de treball, i nova i millor maquinària al port. També noves persones i noves empreses al seu voltant, la majoria no tarragonines. O sigui: més moviment, més treball i més riquesa.

Naturalment, això no va passar perquè sí. Hi va haver unes circumstàncies de caràcter internacional que van marcar un abans i un després en el món econòmic europeu i, per extensió, al nostre país i, per tant, a Tarragona.

Cal recordar que l'any 1986 Espanya va entrar a la Comunitat Econòmica Europea, adhesió que ens obligà a fer una sèrie de canvis i modificacions de tipus econòmic i fiscal per posar-nos al nivell dels altres països de la CEE. Només cal citar-ne dos: la substitució de l'antiquat impost del tràfic d'empreses, ITE, per l'europeu impost sobre el valor afegit, IVA. I, l'any 1993, amb la plena supressió dels aranzels de duanes entre els països membres i, en definitiva, una obertura econòmica a Europa, on poder treballar sense fronteres.

Tot això significà més moviment econòmic i més obligació de bellugar-nos per no quedar enrere respecte del nostres col·legues europeus. I, com és lògic, aquesta revifalla econòmica també va tenir la seva repercussió en el moviment portuari. Aquest és un altre motiu pel qual la nostra petita història local dels agents portuaris només l'estenem fins a finals de 1985. Després, ja va ser una altra cosa, naturalment, més important, però també més impersonal i menys tarragonina. Una mostra de les canviants condicions de treball a l'entorn del port i de les noves empreses —moltes d'elles d'àmbit nacional o internacional que, actualment, mouen l'activitat comercial que hi ha entre Tarragona, terra, i el port, mar— es pot copsar perfectament comparant algunes dades que facilita l'Autoritat Portuària. Posem com a exemple el nombre de vaixells que han entrat al nostre port, l'estada dels quals no deixa de ser un indicatiu del canvi i l'ampliació de l'activitat marítima en general i la seva repercussió en les empreses de serveis que hi ha en actiu a Tarragona, factors que, en definitiva, es materialitzen en més treball i més diners a la ciutat. El mateix passa amb el tonatge que s'ha mogut i també ho podem copsar amb el nombre de línies regulars que setmanalment o mensual toquen el port.

Vegeu el següent quadre estadístic:³

Any	Vaixells entrats	Tones	Línies regulars
1970	2.282	4.393.167	
1975	2.590	8.108.649	
1980	2.403	19.458.442	
1985	2.566	21.040.433	19
1990	2.207	24.244.373	22
1995	2.420	28.475.655	21

Com es pot comprovar, el canvi es produeix, en termes generals, entre 1980 i 1985. A pesar d'entrar un nombre semblant de vaixells, el tonatge augmenta considerablement cada any, demostració evident que els vaixells són cada vegada més grans, tenen més capacitat de càrrega i més autonomia de treball. També són cada vegada més les línies regulars que toquen el nostre port.

3 Dades extretes de les memòries de la Junta del Port.

Des d'un altre punt de vista, a partir de 1985 gairebé queden poques empreses personals tarragonines, la majoria s'han associat (TRAVIMA) o fusionat amb altres de més importants, (TPS TARRAGONA PORT SERVICES, SL, ERSHIP, CARGIL, SA) també n'han vingut noves de nacionals (AARUS MARÍTIMA, SA) o de multinacionals (WAVE SHIPPING, SL) i altres que, mantenint el mateix nom, han canviat d'accionariat (TRAVIMA, TPS).

I no cal parlar de l'ampliació de molls que s'ha fet per acollir-los. A més dels convencionals pantalans de REPSOL i d'ASESA, ara hi ha un moll per a la BASF, i altres de construïts especialment per als cotxes, per al butà, per als explosius, per als contenidors, per al carbó, etc. Tot ha evolucionat.

En el món econòmic, hi ha un axioma reconegut universalment que diu que les idees, per bones, brillants i atractives que siguin, si no es porten a terme, a la realitat, de poc serveixen. Això també és vàlid per a les de caire local, per petites i humils que siguin. I precisament són aquestes les que ara i aquí volem convertir en realitat. No poques vegades ens dóna una millor aproximació a la realitat d'una època o d'una situació l'anècdota que la descripció històrica.

Començarem, en primer lloc, fent una descripció del que ha estat i han significat, des de mitjans del segle XIX fins a últims del XX, les diferents professions que tenen una relació directa amb el moviment portuari: el consignatari, l'estibador, el transitari, el navilier, l'armador i la pòlissa de noliejament; el Cens de treballadors portuaris i les colles, la Junta de Vigilància, la Corporació dels Pràctics, els remolcadors, els subministradors, el Cos Consular; la Duana i els seus funcionaris i les associacions professionals, entitats i organismes dels quals hem obtingut interessant informació, i que ens han obsequiat amb una exquisida amabilitat i esperit de cooperació, als quals fem palès el nostre sincer agraïment.

En segon lloc, pretenem donar constància de l'actuació professional de les societats i dels empresaris individuals, és a dir, de tots els agents que, d'una manera directa, han tingut relació amb el món portuari de Tarragona, des de mitjans del segle XIX, que és quan es comencen a definir i concretar les funcions dels consignataris i dels agents de duanes, fins a últims del XX, concretament fins al voltant de l'any 1985, data en la qual hi ha un canvi fonamental, tant en l'àmbit local

com en l'internacional, pel que fa a les estructures dinàmiques i econòmiques dels ports de tot el món.

Aquesta descripció consistirà en una biografia professional desapassionada, però objectiva, de tots ells, individuals o societats. Cal tenir en compte que aquestes professions van treballar i lluitar en un mercat de lliure competència i, com és natural, a vegades hi havia actuacions que provocaven friccions entre ells, era lògic, comprensible i disculpable. Per tant, ens abstindrem de fer comentaris a la seva actuació, ni estem capacitats per a fer-ho, simplement, intentarem donar fe d'uns fets passats, sense més intenció.

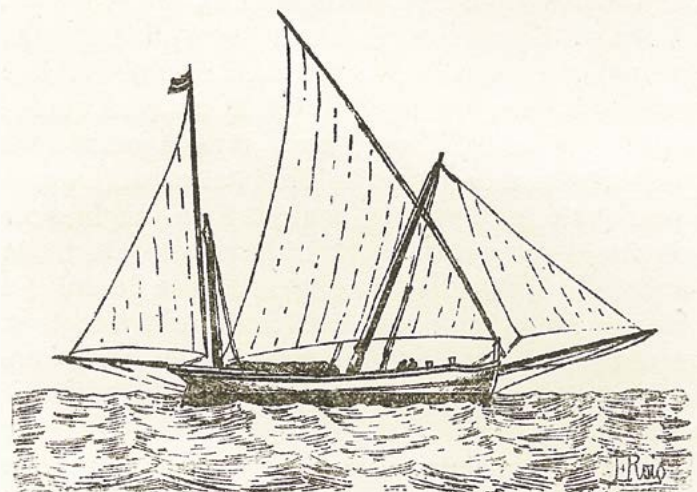
D'alguns, n'hem pogut obtenir una àmplia informació, gràcies als seus directius i també d'antics empleats. D'altres, dels més antics, no n'hem trobat interlocutor que ens pogués informar. Ens hem limitat a donar la seva referència acompanyada de la informació que hem trobat a l'Arxiu del Port, a l'Associació de Consignataris i al Col·legi d'Agents de Duanes, si bé cal dir que, en els centres oficials esmentats, no hem pogut obtenir dades, amb relació al nostre objectiu, referents al segle XIX. La informació d'aquest segle procedeix exclusivament del Registre Mercantil de Tarragona, de la Biblioteca-Hemeroteca de l'Ajuntament de Tarragona i de l'Hemeroteca de la Caixa de Tarragona, juntament amb anuncis publicitaris inserits a anuaris, llibres, revistes, etc.

Abans d'acabar, també volem fer una menció molt especial del nostre agraïment a les persones, la majoria exempleats de les cases comercials portuàries, ja que la seva memòria i la seva bona disposició ens han ajudat a evitar que es perdi aquest món que a través dels anys ha donat vida a la ciutat de Tarragona. A tots, moltes gràcies.

I, en un altre ordre d'idees, hem de demanar comprensió i bona voluntat per excusar els més que probables errors en algunes dades i també per les possibles omissions d'algun nom o d'alguna circumstància.

Errare humanum est, deien els clàssics.

II



UNA BARCA DE MITJANA NAVEGANT A TOTA VELA

LES PROFESSIONS

EL CONSIGNATARI

Històricament la figura del consignatari, com també la dels altres estaments que intervenen al voltant del port, especialment la del pràctic, amb tota seguretat la trobaríem ja en plena edat mitjana, principalment en els ports del centre i del nord d'Europa al voltant de les costes i dels ports amb tradicional moviment comercial i amb aigües de més difícil navegació que les del Mediterrani.

Concretament a Tarragona, el consignatari comença a treballar a mitjans del segle XIX i encara d'una manera poc definida i diferent de l'actual. Molts d'ells, la majoria, havien començat essent comerciants, representants, comissionistes, subministradors, etc. en activitats ja relacionades amb el port. Només cal veure alguns anuncis de finals del segle XIX que reproduïm uns capítols més endavant amb el títol de **Vells anunciants**.

Excepte en el cas que l'armador fos del mateix port d'arribada, els vaixells de vela de l'època, quan arribaven, i moltes vegades abans d'entrar al port, eren esperats per persones que mig parlant l'idioma del país d'origen o un anglès «mariner» es posaven en contacte amb el capità i li feien de guia durant la seva estada a la ciutat. Generalment, aquesta persona, mitjançant un bot mogut amb remes per un mariner, anava a la sortida del port a esperar l'arribada del vaixell, pujava a bord i amb el capità feien el tracte per a fer, a vegades, de pràctic, però especialment per a fer-li de guia i representant a la ciutat en les relacions amb Comandància de Marina, Junta del Port, Sanitat, Duana, avituallaments, etc. I, sobretot, per a fer les operacions de càrrega o descàrrega de la mercaderia.

A mesura que les comunicacions es van fer més fàcils i ràpides, aquesta relació entre l'armador o capità i la persona del port —no oblidem que, en els velers, moltes vegades era la mateixa persona— abans de l'arribada ja s'havien posat en contacte per a assumir la seva representació. És a dir, ja s'estava definint i consolidant la figura del consignatari.

A partir d'aquest moment, el **consignatari** ja té una oficina fixa a la ciutat, i té al seu servei i, per tant, al servei dels seus clients, el personal necessari degudament preparat per a cada operació que cal fer a l'arribada de l'embarcació. Ara

només hem de distingir si és consignatari d'una companyia que explota una línia regular o bé es tracta d'una operació aïllada.

En general, tots el consignataris sempre havien tingut interès a representar una companyia de línia regular. Abans de l'era del vapor, ser-ho de les petites línies de cabotatge¹ del Mediterrani, a les illes Balears i a les Canàries, al sud de França, a algun port del nord d'Àfrica, etc. Però la substitució de velers per vapors, al primer quart del segle passat, els va deixar pràcticament sense feina, excepte el tràfic amb Mallorca, Eivissa i Maó, que aguantà fins gairebé els nostres dies.

Després, van arribar les grans companyies navilieres: la Transatlàntica, la Transmediterrània, la Naviera Aznar, la Ybarra y Cia, etc. Consignaven els vaixells de la seva representació amb tota regularitat, rebien la mercaderia destinada a Tarragona, i embarcaven la que anava destinada a altres ports del seu periple. Per aquest motiu, el consignatari, prèviament, ja s'havia dedicat a buscar clients de Tarragona, Reus, Valls i poblacions o zones d'influència del port, com poden ser Lleida, l'Aragó, la Rioja o altres de més allunyades, principalment empreses exportadores. A més de consignataris, feien també d'estibadors.

Ser consignatari d'aquestes companyies a mitjans del segle xx era remunerador i donava importància a l'empresa. No oblidem que els serveis de cabotatge només podien fer-los companyies espanyoles i, per tant, no hi havia competència comercial, en detriment de la qualitat i del preu. Però també aquest servei regular va sofrir els efectes de la competència del ferrocarril i, especialment, dels transports en camions, cada vegada més moderns i més ràpids i, d'un any a l'altre, les companyies van deixar de fer les línies regulars pel litoral espanyol, excepte el servei a les Balears i a les Canàries.

Per compensar aquesta baixa de treball i per donar continuïtat al negoci, aquests consignataris ja s'anaven preocupant d'obtenir la consignació d'altres línies regulars estrangeres, especialment d'europées, que tocaven el nostre port amb certa regularitat: anglesos, francesos, italians, alemanys, suecs, etc.

¹ Rep aquest nom la navegació amb transport de mercaderies entre ports espanyols, excepte amb les illes Canàries (la navegació a les quals es considera «gran cabotatge»).

Altres consignataris que no tenien aquesta representació es van especialitzar a consignar càrregues completes de determinats productes de gran consum: petroli, cereals, adobs, potasses, fusta, etc.

En aquests casos, la desestiba ja no era pròpia del consignatari. Depenia de les condicions de la pòlissa de noliejament, com explicarem en el capítol dedicat a aquest tema.

Deixant el tema de les consignacions i de les línies regulars, les principals operacions que, en termes generals, fan els consignataris, són les següents:

Informar la Comandància de Marina, la duana, la policia, el resguard, l'Autoritat Portuària i el comissari del port, de la pròxima arribada d'un vaixell de determinades característiques (calat, mercaderia embarcada o per embarcar, dies aproximats d'estada, etc.). El comissari del port li indica el moll al qual ha d'atracar el vaixell, i també ho fa a l'oficina dels **pràctics**, a fi que estigui preparat el pràctic de torn per fer aquest servei, ja que se l'avisarà tan aviat com es rebi el corresponent ETA (*expected time arrival*) de l'armador. I no oblidem l'assistència obligatòria dels **remolcadors**, al port, així com el material i la maquinària adequada per a aquestes operacions a terra.

Al mateix temps, i en propi interès, com ja hem indicat, el consignatari s'ha ocupat de buscar contactes o relacions amb armadors nacionals i estrangers per obtenir la seva representació, per a una possible arribada de vaixells de les respectives companyies a Tarragona.

Un cop el vaixell ha atracat, abans que ho faci el consignatari, han de pujar a bord els funcionaris de Sanitat Marítima i els de Resguard del Port. Si aquests organismes oficials ho troben tot correcte i en bon ordre, el consignatari, o el seu representant, ja pot pujar a bord i entrevistar-se amb el capità per convenir les feines pròpies de la seva funció com a representant de l'armador. Simultàniament, ja ha disposat el necessari per fer les operacions de càrrega o descàrrega, la classificació al moll de les mercaderies (**estibador**), el despatx de Duana si són d'exportació o d'importació (**agent de duanes**), les operacions complementàries per a la manipulació i el transport de les mercaderies al seu destí (**transitari**), la compra i el subministrament d'avituellaments per al vaixell i per a la tripulació, la reparació de possibles desperfectes al casc

o a la maquinària (**subministrador**), i altres operacions complementàries amb relació als organismes oficials com, per exemple, si durant la navegació, per temporal o altres causes, havien sofert avaria el vaixell o la mercaderia; en aquest cas, cal fer la corresponent protesta d'avaria al Jutjat de Primera Instància, a afectes de l'assegurança i de la possible responsabilitat del capità. I, en cas de malaltia o mort d'algun tripulant, cal posar-se en contacte amb el respectiu representant de la seva nació (**cònsol**), el qual solia prestar l'ajuda necessària en les seves dificultats o problemes.

Donada la importància dels agents que intervenen en aquestes operacions i que hem anat destacant en negreta, hem dedicat a cada un d'ells un capítol especial, que figurarà a les pàgines següents.

Per a la sortida de port del vaixell, li cal la corresponent autorització de la Comandància de Marina i també comunicar-ho al pràctic. Els vaixells espanyols requereixen, a més, l'autorització de l'inspector de vaixells, el qual ha de comprovar que el vaixell té al dia el certificat de navegabilitat i seguretat, circumstància que cal consignar en el *Diari del vaixell*, a més de tenir en ordre el *Rol*, llibre que fa referència a la tripulació.

Cal tenir en compte, també, una altra operació en la qual moltes vegades intervé el consignatari. Es tracta de les assegurances. La majoria d'ells son agents d'alguna companyia asseguradora, donada la facilitat que tenen per a intervenir en els diferents treballs portuaris de contractar, per compte dels seus clients, l'assegurança de les mercaderies embarcades, transportades, dipositades, etc. En aquest cas, actuarà com a agent d'assegurances. Els consignataris s'anunciaven a la majoria d'anuncis del primer terç del segle xx com a agents de «*seguros marítimos*».

L'ESTIBADOR

Quan el consignatari és l'agent oficial d'una línia regular, normalment, per no dir sempre, fa la funció d'estibador. Però en els trams,² és possible que el consignatari només faci les seves funcions específiques, que ja hem explicat anteriorment i, en canvi, les operacions de càrrega o descàrrega les faci un altre consignatari, el qual, en aquest cas, rep el nom d'estibador. A la pràctica, és bastant freqüent que l'estibador sigui diferent del consignatari. Tot depèn de les condicions establertes a la **pòlissa de noliejament**.

A les empreses que es dediquen a l'activitat d'estibador, en general, gairebé tots els consignataris són estibadors, cal que estiguin preparats tant en personal com en maquinària per a fer les operacions amb el mínim de temps i de cost, factors que van, amb tota seguretat, a favor del client i també de l'armador.

Amb aquesta finalitat, alguns estibadors tenien ja personal especialitzat, generalment en la manipulació de les mercaderies que sempre rebien (bocois, ferro, fusta, fòsfats, etc.), però aptes per a qualsevol altra variació. Són les **colles**. Hi havia, i encara hi és, el cap de colla, generalment fix a l'empresa i dos o tres persones més que sempre treballaven amb ell (*confronta*, capatàs, etc.). La resta de personal que faltava s'anava a llogar al **Cens de treballadors portuaris** per a una jornada o per a una descàrrega, segons les circumstàncies. Cal afegir que els fixos també formen part del Cens.

Per als estibadors que no tenien colla fixa, fins no fa gaires anys, al mateix port hi havia les denominades **colles de càrrega i descàrrega**, les quals tenien un cap de colla conegut i responsable que llogava la gent necessària per compte de l'empresa estibadora.

També hi havia una altra varietat que podríem anomenar mixta: tenir una colla a mitges entre dos estibadors o bé entre un consignatari i un estibador. En fi, hi havia diverses possibilitats, sempre en funció de la urgència i de l'acumulació de feina al port en aquells moments. I aquest problema de personal el podem traslladar ben exactament a la maquinària: carretons o toros, camions, etc.

Tots els consignataris saben que hi ha dies, quan no tenen vaixell, que els sobra tot, però quan en tenen dos o tres el mateix dia els falta de tot. Cal dir que entre

² Navegació sense itinerari fix, duta a terme per embarcacions que no presten serveis regulars, amb la finalitat de transportar mercaderies concretes entre diferents ports, segons la comanda.

ells hi ha qui, en aquestes circumstàncies, es presta ajuda tant en personal com en maquinària. Però no sempre, ni tots. La competència entre empreses a vegades ensenya la cara més lletja, tot i que entre la gent del ram es coneixen prou bé i saben en qui poden confiar i en qui no.

Cal fer menció especial que també hi ha algunes empreses que s'han dedicat a la feina exclusiva d'estibadors i, per tant, a estar especialitzats en aquesta feina, les restants les donen a fer, previ pressupost, a una altra empresa, consignatari i agent de duanes.

EL TRANSITARI

Podríem definir el transitari com la persona o entitat que s'ocupa de proveir tot el que fa referència a la recepció, emmagatzematge i transport d'una determinada mercaderia, des del punt en què l'expedidor el lliura fins que el receptor la rep.

Per tant, si, a més de consignatari i estibador, l'empresa fa la funció de transitari, ha de tenir cura de rebre la mercaderia i transportar-la al lloc de destí; i, en cas que siguin mercaderies importades, un cop despatxades de duana, emmagatzemar-les en dipòsit propi, en el del client, etc.

També hi ha transitaris que no són consignataris ni estibadors. En aquest cas, la seva principal funció és la d'emmagatzemar mercaderies per anar-les distribuint posteriorment. Per tant, cal que estiguin preparats tant en personal com en maquinària i en mitjans de transport per realitzar la seva funció; però el més necessari i imprescindible és que tinguin grans magatzems —ja siguin horitzontals o verticals (sitges)—, si és possible, dins les esplanades del port o en terrenys al seu voltant

La majoria de transitaris estan col·legiats com a agents de duanes, circumstància que facilita la rapidesa en els tràmits necessaris per entrar o treure mercaderies del Port. Tanmateix, si no ho són, per tal com són una empresa exclusivament transitària, solen estar en contacte amb algun agent de duanes col·legiat —generalment dos o tres, però sempre els mateixos— que té cura dels tràmits del despatx de duana.

Aquí podem repetir el que hem dit dels consignataris respecte al personal, especialment pel que fa a les colles que funcionen dins el món portuari. Tots els treballadors contractats han de ser del Cens.

L'AGENT DE DUANES

És la persona que, experta en temes duaners, té cura de representar els importadors i exportadors en les seves relacions amb la duana. Generalment, el consignatari es preocupava de ser també agent de duanes, activitat per a la qual era necessari reunir certs requisits d'índole comercial i econòmica per obtenir el títol o permís per actuar. Un cop s'obtenia, s'entrava a formar part del Col·legi Oficial d'Agents de Duanes, el qual representa els seus afiliats en defensa dels seus interessos, en les relacions amb els seus clients, amb l'Administració i amb altres organismes oficials.

Descriurem, a continuació, en què consisteixen els tràmits que l'agent de duanes ha de portar a terme normalment en el seu treball de representació dels seus clients, tant si és exportador com si és importador.

Per obtenir el corresponent despatx de duana, l'agent ha de presentar una determinada documentació que, en síntesi, consisteix a exposar la descripció i el contingut de la mercaderia per despatxar amb tot el detall, la quantitat, el preu, els descomptes, etc., a fi que els funcionaris tècnics de l'Administració, coneguts amb el nom de **vistes de duana**, puguin fer el control i el reconeixement de la mercaderia.

Un cop vista la mercaderia i havent comprovat que és conforme amb la documentació presentada, en aplicació dels aranzels de duanes vigents, els vistes fixen l'import que cal ingressar i ho comuniquen a l'agent de duanes, el qual, per compte del seu client, ha de garantir el pagament de l'import d'aquests drets a l'Oficina Principal de Duana. A partir d'aquest moment, ja és possible moure la mercaderia del moll, retirar-la o embarcar-la.

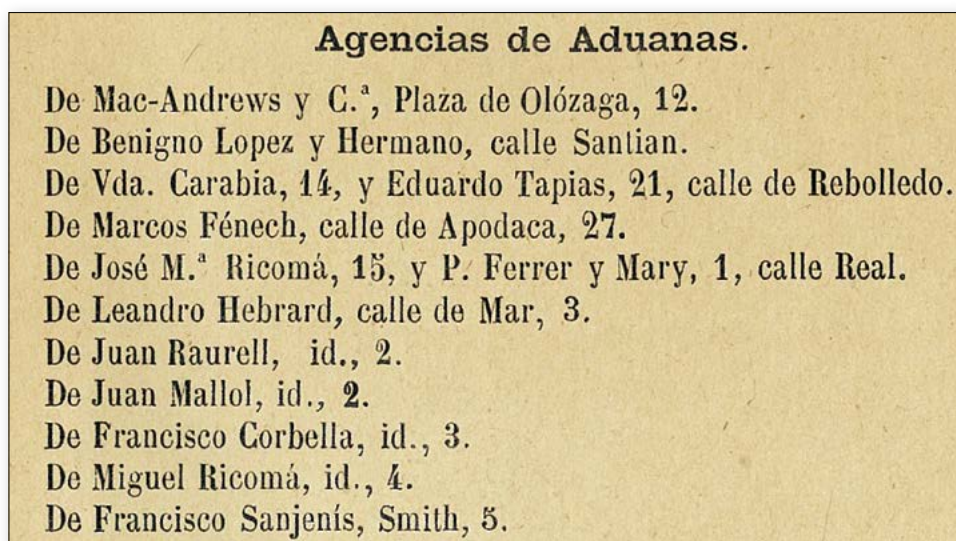
Els agents de duanes, en virtut de la seva funció semioficial com a responsables davant l'Administració de fer efectives les quotes que ha de pagar l'importador, en establir-se com a agents, han de dipositar a l'Administració, a través d'una entitat bancària, una determinada quantitat com a penyora de la seva activitat responsable.

En el moviment mercantil habitual, la majoria d'empreses ja tenen un empleat especialitzat en aquests temes, de manera que sempre és el mateix qui té cura de preparar la documentació i de presentar-la als vistes. En general, són persones

que fan la mateixa feina des de fa molt temps i, per tant, tenen un gran coneixement i experiència en el tema, de manera que, en casos de dubte o discrepància amb el criteri del vista, estan en condicions de fer avinent, primer, verbalment i, després, per escrit els arguments al seu favor respecte a la liquidació que pretén fer el representant de l'Administració en l'aplicació dels aranzels i, en definitiva, de les quotes a pagar.

Durant uns anys, el nombre d'agents de duanes de cada port era fixat per l'Administració. Se n'havia de sol·licitar el nomenament i, a vegades, calia esperar que hi hagués alguna baixa per ser admès. A partir de 1942, només podien ser agents les persones físiques, per bé que es van respectar les jurídiques, o sigui, les societats que ja ho eren. El títol només es podia transmetre per herència, al cònjuge (generalment la vídua) o a un fill.

A títol únicament històric i també des del punt de vista tarragoní, estimen important reproduir una llista d'agents de duana de Tarragona de l'any 1881:³



Podem comprovar que hi ha noms coneguts, la majoria dels quals figuren en la nostra relació d'agents portuaris descrita en els apartats corresponents.

3 JOVER, J. (1881): *Un viaje aprovechado. La fértil y deliciosa Provincia de Tarragona*. Tarragona

VELLS ANUNCIANTS

En el capítol dedicat a la figura del consignatari, al principi d'aquest llibre, ja fem referència a l'origen d'aquest agent portuari i expliquem com van ser els primers contactes comercials amb els vaixells, millor dit, amb els capitans —a vegades armadors al mateix temps— i com va arribar a consolidar-se definitivament la figura del consignatari i, posteriorment, la de l'estibador i la del transitari.

Hem tingut oportunitat de revisar la interessant publicació *El indicador de España* de 1867 de Viñas y Camí, la qual comprèn totes les províncies d'Espanya d'aquell any i al final de la qual es troben unes pàgines d'anuncis ordenades per províncies.

Les de la nostra província les trobem tan importants històricament i tan apropiades, didàctiques i la majoria relacionades amb el agents portuaris, que estimem que és gairebé inevitable de reproduir-les a les pàgines següents. Potser no és necessari fer un comentari individual de cadascun dels anunciants, perquè són suficientment explícits tots ells; en canvi, creiem interessant fer-ne un de global. Gairebé tots els anunciants són comerciants, exportadors, comissionistes, magatzemistes, consignataris i alguns d'ells cònsols o vicecònsols. O sigui del comerç tarragoní, en certa manera relacionat amb el port, incipient en aquelles dates com també les embarcacions (començava el vapor i s'acabava la vela). S'importaven «colonials»: cafè, cacau, tabac, cautxú, canya de sucre, remolatxa, plantes curatives (quina, coca, àrnica, curare) i molta pesca salada. I s'exportaven els fruits secs (avellana i ametlla), l'oli i el vi de les nostres comarques i, probablement, de les comarques més o menys properes. Altres s'anuncien com a capitalistes. Eren el que ara en diem prestadors, o sigui, potser els primers banquers de la època? És possible i molt probable.

Un altre factor, podríem dir local, i, per tant, interessant son els cognoms, molts dels quals han arribat fins al nostres dies, la majoria com a consignataris i com a exportadors: Vilar, Romeu, Sanromà, Rossell, Muller, etc.

I no oblidem que parlem de més de 140 anys enrere. Val la pena fer-ne una lectura atenta, afectiva i tarragonina.

BRAENDLIN, MULLER Y BONSONS,
COMERCIANTES CAPITALISTAS.

TARRAGONA, calle Real, cerca la Puerta Francolí.

Comerciantes en frutos del país, coloniales y extranjeros;
aguardientes y alcoholes.

Comisiones de compra, venta y tránsito.

Consignaciones de mercancías.

VIRGILI Y SANROMÁ,
comerciantes capitalistas.

Tarragona, calle Smith, núm. 31.

COMERCIANTES EN
Carbones. — Guano. — Azufre. — Hierros. — Arroces,
Y OTROS ARTÍCULOS.

FRANCISCO SANJENÍS,
COMERCIANTE.

TARRAGONA, CALLE REAL, NÚMERO 9.

Comercio en frutos del país, coloniales y extranjeros.

DEPÓSITO DE

SUELA DE REUS Y VALLS, Y CUEROS AL PELO, PARA CURTIR Y ALBARCAS.

Negocios de banca, giro y descuentos de letras. — Comisiones de compra y venta.

Consignaciones de buques.

MORERA Y LLOPIS,

COMERCIANTES:

Tarragona, calle Real, número 9.

Comerciantes en frutos y efectos del país, coloniales y
extranjeros.

Comisiones de compra, venta y tránsito.

CONSIGNACIONES DE BUQUES Y MERCANCÍAS.

FÁBRICA
DE VELÁMEN PARA BUQUES,

DE

IGNACIO CASANOVAS.

Tarragona, plaza de Fernando VII.

Fábrica de banderas de todas clases y
países. — Especialidad

en el estampado de escudos para las mismas.

Espediciones á todos puntos.

MARCOS VILAR, COMERCIANTE.

TARRAGONA, plaza de Fernando VII.
Almacén de harinas, aceite, vinos comunes, aguardientes alcohóles,
y toda clase de cereales.

COMISIONES DE COMPRA, VENTA Y TRANSITO.
Consignaciones de buques y mercancías.

VIDAL HERMANOS, COMERCIANTES.

TARRAGONA, calle de Rebolledo, número 12.
Comercio en toda clase de frutos del país, coloniales y extranjeros, especialmente
harinas, trigos, arroces, vinos, aguardientes, almendras y avellanas.
Comisiones de compra y venta.
CONSIGNACIONES DE BUQUES.

JOSÉ ARANDES Y FÁBREGAS,

Comisionado del **Banco de España**, y representante del
Giro Mútuo y otras sociedades de seguros.

Tarragona, calle de Caballeros, número 3.

FONDA DE PARIS, DE LUIS PRIMATESTA Y COMPAÑÍA

Tarragona, Rambla de San Carlos, al lado del Gobierno Militar.

Este establecimiento se halla situado en uno de los mejores puntos de la ciudad
con vistas al mar, y con elegantes y espaciosas habitaciones, siendo el servicio tan
esmerado como lo requieren esta clase de establecimientos.

Los ómnibus de la casa conducen á los viajeros á las estaciones y al muelle, y vice-versa.

EL NAVILIER I L'ARMADOR

No queda prou clara la diferència que podem trobar entre el que és un navilier i un armador. No obstant això, podem dir que **navilier** és la persona propietària d'un o més vaixells i que es dedica a comprar-ne i a vendre'n. Al mateix temps, pot ser **armador** si els explota directament, o bé si els cedeix en arrendament a una companyia o a una persona física.

En el llenguatge mariner actual, rep el nom d'armador la persona física o jurídica propietària o bé arrendatària que explota un o diversos vaixells. En la pràctica mercantil, el terme armador ha adquirit un ús preponderant respecte al de navilier.

Durant la darrera guerra mundial, van navegar vaixells que estaven ja destinats al desballestament. Els armadors els van fer treballar, perquè no volien exposar els vaixells bons a ser torpedinats per un submarí. Amb els nolis altíssims pel perill, ve't aquí que aquelles desferres encara van donar un darrer rendiment si no van ser enfonsades gaire aviat.

L'armador ha de contractar el capità i la dotació, equipar, avituallar i reparar la nau i fer tot el que calgui per explotar-lo. També és responsable civilment dels actes i les obligacions contretes per la nau i els seus tripulants.

El capità ha de tenir cura de la navegació i és responsable del vaixell i de la seva càrrega. L'armador ha de preocupar-se de trobar càrrega per fer treballar el seu vaixell i, especialment, de negociar amb el seus futurs clients la pòlissa de noliejament corresponent.

En principi, cal distingir, quan un vaixell arriba al port, si pertany a un armador o a una companyia naviliera que ja tenen agent o representant a la ciutat, o si bé es tracta d'un vaixell discrecional que arriba a port per un noliejament determinat.

En el primer cas, l'armador ja està en contacte amb el seu representant al port d'arribada, o sigui amb el que l'ha de representar en totes les operacions oficials, comercials, financeres i personals. És, com hem explicat, el consignatari. Normalment, en les línies regulars, ja coneix les dates habituals d'arribada i gairebé el lloc d'atracada dels vaixells dels seus representats, etc.

En el segon cas, l'armador ja s'ha preocupat, prèviament a l'arribada del vaixell, de posar-se en contacte amb un consignatari de la ciutat i establir i concretar les

condicions de treball, cost, etc. de l'operació. També hi ha casos en què algun consignatari coneix, per alguna circumstància, l'arribada del vaixell i es posa en contacte amb l'armador prèviament per fer la consignació, l'estiba, etc.

Històricament, Tarragona compta amb un armador de relleu. Ens referim a Pere Martell, que acompanyà Jaume I a la conquesta de Mallorca. Ja té un carrer al seu nom. Però no oblidem que a Tarragona hi ha també el carrer de la Nau, nom que segurament té el seu origen perquè allí hi van viure alguns armadors, possiblement el mateix Pere Martell (s. XIII), Vilara, (s. XIV) i el constructor de vaixells Pau Colom (s. XV).⁴

Tarragona, però, no ha estat una ciutat pròdiga en armadors. Això no vol dir que no n'hi hagi hagut. A continuació, relacionem els naviliers i armadors tarragonins de vaixells, amb casc de ferro, i amb autonomia per fer llargues singladures, dos dels quals van tenir molta feina els anys de la primera guerra europea, 1914-1918.

FÀBREGAS Y GARCIAS
Vapors <i>Colon</i> , <i>Teresa Pàmies</i> i <i>Rioja</i> (1912)
Vapor <i>Virgen de África</i> (1923)
ROMAN MUSOLAS RÀFOLS
Vapors <i>Cullera</i> i <i>Cartagena</i> (1912)
MACIÀ MALLOL I BOSCH
Vapor <i>Danielito</i> (1922)
Vapor <i>Ciutat de Tarragona</i> (1927)
Vapor <i>Ciutat de Reus</i> (1930)
ANTONI ROSSELL PORTA
Vapor <i>Rubí</i> (1928)
TRANSPORTES, SA
Vapor <i>Antonieta</i> (1930)
VILAR HERMANOS, SA
Vapor <i>María Ángeles Arrue</i> (1975)
FRANCESC MERELO DE BARBERÀ
Motoverler <i>María Nuria</i>
Motonau <i>María Antonieta</i>
Vapor <i>Enrique Maynés</i> (1964)

4 P. Andrés de Palma de Mallorca (1958): *Las calles antiguas de Tarragona. Siglos XIII a XIX*. Tarragona: Diputación Provincial de Tarragona.

No podem deixar en oblit l'època romàntica dels velers del segle XIX i una petita part del XX en la qual a Catalunya, especialment a la costa del Maresme, hi va haver una gran expansió, amb vaixells que feien la travessia de l'Atlàntic, per establir un gran comerç amb Cuba, Puerto Rico, i la resta dels països del centre d'Amèrica. Exportaven productes manufacturats (principalment teixits, ceràmiques) i, de tornada, importaven productes del país, exclusivament agrícoles (tabac, cafè, cacau, canya de sucre, remolatxa, cautxú, etc.). A Tarragona també hi van haver armadors d'aquest tipus d'embarcació mogudes per l'impuls del vent: llaguts, balandres, pailebots, pollacres, etc. o bé de propulsió mixta, motor i vela, són els motovelers dels quals alguns feien la travessia a Amèrica, encara que la majoria feien el servei de cabotatge amb els ports del sud de França, amb els de les illes Balears i amb altres del Mediterrani:

JOAN BOADA TARRATS
Llagut <i>Dolores Boada</i> (1868)
MATIAS MALLOL BOSCH
Llagut <i>Tarragoní</i> (1897)
Pailebot <i>Ciutat de Tarragona</i> (1899)
TRANSPORTES, SA
Motoveler <i>San Bernardo</i>
JOAN BTA. GARCIA FRANCISCA
Motoveler <i>Brillante</i> (1955)
JOSEP Ma. RICOMÀ MARTÍ
Motoveler <i>Paquita M. de Ricomà</i> (1960 /1970)
<i>Glòria M. de Ricomà</i>
<i>Fita Ricomà</i>

Cal notar que els armadors tarragonins, suposem que els de les altres ciutats també ho feien, tenien el costum de posar als seus vaixells, el seu nom o el d'algun familiar, mare, esposa o fills.

Moltes societats armadores fan començar el nom del vaixell amb el mateix prefix de l'empresa. Altres, amb el nom d'accidents geogràfics. Alguns exemples en són els següents:

Naviera Condeminas, SA. Els seus vaixells eren el *Condesito* el *Condesado* el *Condestable*, el *Condecister*, el *Condecorado*, etc.

Els de Campsa: *Campoamor*, *Campomanes*, *Campeon*, *Campero*, etc.

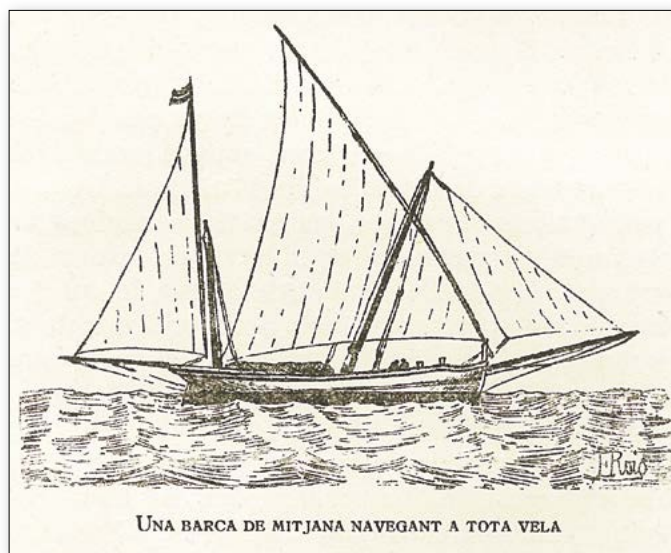
Els de la Naviera Mallorquina, amb el substantiu *cala*.

Els de la Naviera Aznar portaven el substantiu en basc *mendi* i, després, la seva traducció en castellà *monte*.

Els de l'Ybarra, el substantiu *cabo*.

Els de la Marítima del Nervión, possiblement duen el més idoni, *mar*.

Reproduïm el gravat d'una barca de mitjana, coneguda també com llagut a les nostres costes.



L'escriptor Emerencià Roig en el seu llibre *La marina catalana del vuit-cents*, fa la següent descripció d'aquesta embarcació:

«Les barques de mitjana eren uns velers de cabotatge que, en el temps que no hi havia carreteres ni ferrocarrils, proveïen els pobles de la costa i servien també per exportar llurs produccions industrials i agrícoles.

El nom de barques de mitjana els era donat a la costa de llevant i a la de ponent eren anomenades llaguts».

LA PÒLISSA DE NOLIEJAMENT

És un contracte que se subscriu entre l'armador o propietari del vaixell i el receptor o propietari de la mercaderia per transportar-la en un vaixell determinat i en unes circumstàncies concretes.

En el transport en línia regular, la pòlissa ja està impresa i preparada d'una manera també regular. Signar-la no té problema. En canvi, la signatura d'una pòlissa de noliejament, quan es tracta d'operacions discrecionals, o sigui de no línia regular, no és tan senzilla com a simple vista pot semblar.

Especialment, perquè sempre hi han d'intervenir diferents agents comercials: consignatari, estibador, transitari, agent de duanes, etc. La pràctica diu que com menys intermediaris hi hagi, millor per al client, sigui importador o exportador. Per rapidesa i per economia i, en definitiva, per millor servei. Per aquest motiu, en operacions no regulars és molt important estudiar i concretar determinades clàusules de les pòlisses de noliejament.

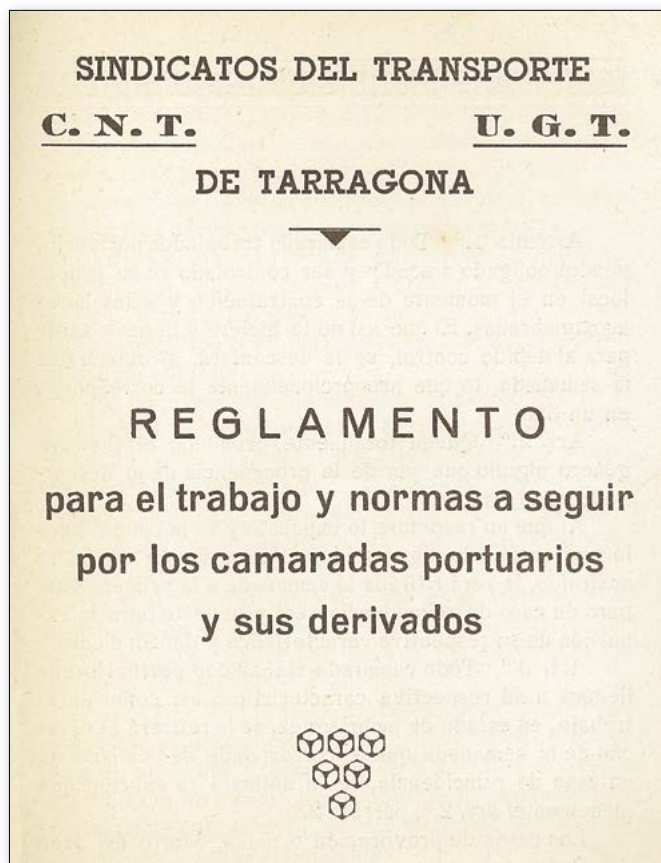
Deixem a un costat el cost o preu que l'armador pretén cobrar. D'això no cal parlar-ne fins que s'hagin concretat totes les operacions que hagin de fer l'armador i el seu consignatari, o bé les que el receptor, el seu consignatari, junt amb el seu estibador i el seu agent de duanes poden exigir en carregaments complets. Per tant, abans de signar, s'han de concretar: característiques del vaixell, percentatge de càrrega a bodega o a coberta, segons la mercaderia, determinació del consignatari al port d'arribada, de l'estibador a origen i a destí; dies de duració de la descàrrega, penalització per demora en les estades del vaixell o, alternativament, descompte en cas de reducció del temps previst, assegurances amb les seves característiques i varietats, i un llarg etcètera.

Un cop concretades aquestes característiques, ha arribat l'hora de parlar del preu o cost del noli convingut. Segons l'oferta de vaixells al mercat, es pot regatejar més o menys i també es pot intentar pagar a terminis si hom és client habitual de l'armador.

En resum, tot és susceptible de ser proposat i també de ser acceptat. Però si no es vol tenir problemes, cal concretar prèviament tots els punts que poguessin variar.

EL CENS DE TREBALLADORS PORTUARIS

Aquesta entitat, que ha existit tradicionalment al nostre port, com a tots els ports del món, ha seguit funcionant a través dels temps i en totes circumstàncies, com es pot comprovar per la publicació editada l'any 1937, en plena Guerra Civil, la portada de la qual reproduïm seguidament:



El cens de treballadors portuaris està format per un grup de persones, en general especialitzades en treballs portuaris (estiba i desestiba de diferents materials a bord dels vaixells i a terra, maneig de «*maquinilles*» a bord, etc.) que consta d'un nombre limitat de components, el qual varia segons èpoques i conjuntures econòmiques, però que generalment, a Tarragona, oscil·la entre 100 i 300 persones.

El consignatari, l'estibador o transitari que necessita treballadors per a les seves operacions portuàries ha de dirigir-se obligatòriament al cens per contractar el nombre de treballadors que creu necessaris per a la seva feina. Aquesta petició la fa, habitualment, l'empleat de l'agent que, en certa manera, després ja fa de cap de colla al lloc de la feina.

Fins als temps actuals, gairebé cada consignatari ha tingut una colla pròpia, com explicarem en el capítol següent, dedicat a aquest tema, si bé sempre ha necessitat el personal complementari del cens per fer les «mans» a bord i a terra i, en general, per a tots els treballs habituals i característics de cada port.

En previsió d'un possible accident o d'alguna malaltia sobtada durant les hores de feina, ja l'any 1935, la Mútua d'Accidents del Treball del Port de Tarragona tenia a disposició d'aquesta organització un dispensari permanent al costat del port.

Reproduïm la portada del reglament pel qual es regia aquesta Mútua.



La Junta d'aquesta Mútua, que va ser aprovada per ordre del Ministre de Treball de 23 de juliol de 1935, tenia la següent composició: president, Manuel Vilar de Orovio; vicepresident, Josep Bonet Amigó; secretari, Trifó Bas Mercadé; vocals, Manuel Romeu Escandell i Santiago Ventura Coll.

LES COLLES DE CÀRREGA I DESCÀRREGA

Ja hem fet esment, en el capítol dedicat als **estibadors**, de l'existència al port d'unes **colles** o grups de treballadors, que els agents portuaris poden contractar per a la realització física de les diferents operacions de càrrega i descàrrega que requereix l'arribada o sortida d'un vaixell al nostre port. Funcionaven com una petita empresa amb un director o cap de colla, que era la persona amb la qual l'agent portuari havia de contractar i que era el responsable de l'efectivitat, la rapidesa i la bona qualitat de la feina encarregada.

Cal suposar que l'existència d'aquestes colles va unida al moviment portuari, o sigui, que existeixen des del moment que el port va començar a treballar, perquè d'una altra manera, no hauria estat possible moure i manipular les diferents mercaderies i productes que trobem dins un port. Això és evident. Però, des de quan? A l'Arxiu del Port,⁵ hi ha antecedents de l'any 1880, quan Agustí Mallol, director de la colla «El Porvenir», demana permís per construir una caseta de fusta per guardar els atuells propis de la seva feina.

L'any 1888, el «Indicador General de la Provincia de Tarragona para el año 1889» publica la relació de les «Colles i els seus capatassos que es dediquen a la càrrega i descàrrega en el Port de Tarragona». Són les següents:

«Catalana»	Juan Mallol
«Servicio del Puerto»	Miguel Ametller
«Nueva Esperanza»	Miguel Salvadó
«Servicio Comercial»	Domingo Pedrol
«Porvenir»	Agustín Mallol
«Unión»	José Bru
«Sociedad Marítima Protectora»	Mariano Melendres
«Tarraconense»	Pedro Mallol

L'anuari Riera de «Profesiones, Comercio, Industrias y Propietarios» de l'any 1908, sota l'epígraf «Carga i descarga de buques», detalla aquestes colles:

5 ESCODA, Coia (2002): *Revista AAPORT*, núm.13

Colla «El Porvenir».	Matias Mallol
Colla «La Catalana»	Juan Mallol
Colla «La Comercial»	Manuel Pedrol
Colla «La Esperanza»	Pedro Mallol
Colla «La Unión»	José Brú
Colla «Servicio del Puerto»	Miguel Ametller

Passen uns anys, i en els Anuaris de 1921 a 1936 només hi ha aquestes tres colles, sempre les mateixes:

Colla «Comercio»	A. Navás
Colla «La Esperanza»	Baldomero Mallol
Colla «La Unión»	Francisco Brú

En els anuaris dels anys posteriors a 1936 que hem consultat, no hi figura l'apartat «Carga y descarga de buques», com es feia els anys anteriors. Això no vol dir que les colles deixessin de treballar. Encara n'hi ha ara, però amb un altra estructura.

A la publicació de la Junta d'Obres del Port de Tarragona de l'any 1906, «Dirección Facultativa i Estadística hi ha una «Tarifa General del Servicio de 'Collas' del Puerto», la reproducció de la qual estimem interessant, i que per la seva extensió, inserim a la pàgina següent.

SERVICIO DE "COLLAS" DEL PUERTO

TARIFA GENERAL para la carga y descarga de mercancías

	EN GABARRAS	AL LADO DEL BUQUE
Por una pipa ó bocoy lleno.	Embarque. Desembarque.	0'75 0'75
Por una pipa ó bocoy vacío.	Embarque. Desembarque.	0'25 0'25
Por 100 kilogramos de esparto,	embarque ó desembarque.	0'25
Por 100 ídem de tabaco en cajas,	ídem	0'25
Por una caja de dinamita de 25 kilogramos,	ídem	0'10
Por una íd. de licores,	ídem	0'10
Por un saco de avellana en cáscara,	ídem	0'10
Por un íd. de ídem en grano, de 100 kilogramos,	ídem	0'20
Por un íd. de harina,	ídem	0'20
Todas las demás mercancías: por 1.000 kilogramos,	ídem	2'50

Notas.—Si el trabajo se realiza en día festivo, se pagará el doble de los precios detallados.
Para la carga al costado, si ha de haber acarreo, será de cuenta del cargador.

HORAS EXTRAORDINARIAS

Para el uso de los tinglados en horas extraordinarias, ó sea para depositar ó retirar mercancías de los mismos en días festivos ó en los laborables antes ó después de las horas de trabajo ordinario, precisa obtener permiso de esta Dirección facultativa. Para ello, basta firmar la correspondiente papeleta de petición en la Comisaría y recoger la autorización del Sr. Ingeniero Director.
Terminado el trabajo extraordinario, se hará constar al pié de dicha papeleta y con el *Conforme* del interesado, el tiempo invertido; por el cual cobrará la Junta á razón de **dos pesetas** por hora ó su fracción.

LA JUNTA DE VIGILÀNCIA DE MOLLS

Sembla que, anys enrere, podríem dir que, des de sempre, les mercaderies que hi havia dipositades al moll sofrien pèrdues per robatori o subtracció per part de persones desaprensives o també per altres de més o menys vinculades amb els treballs portuaris. Aquest problema no era exclusiu del nostre port. Era general a tots els ports de totes les costes mediterrànies i atlàntiques. Era un problema endèmic que encara és temut pels ports de tot el món.

Per això l'any 1920, la revista *El Comercial*, òrgan de la Cambra de Comerç de Tarragona, va iniciar una campanya encaminada a evitar aquests perjudicis als comerciants i industrials relacionats amb el port, tant exportadors com importadors. La campanya va donar el seu fruit i quallà amb la constitució de la «Junta de Vigilancia de Muelles», integrada per representacions de les cambres de comerç de Tarragona, Reus, Valls i Tortosa i del Sindicat d'Exportadors de Vins de Vilafranca del Penedès.

La Junta contractà els serveis d'un destacament de la Guàrdia Civil i per allotjar-lo construï un edifici o casa quarter al mateix moll. Aquest servei el finançava el cobrament d'unes petites, insignificants, quotes sobre les mercaderies carregades o descarregades.

La seva posada en marxa va ser un èxit. A més d'un estalvi, era una seguretat per a les empreses relacionades amb el port, consignataris, estibadors, transitaris, etc. quan havien de donar un pressupost als seus clients.

La Junta es regia i administrava sota la direcció i control dels seus membres que l'any 1934 eren els següents: president, D. Josep López Bertrán; sotspresident, D. Joan Boqué Reverté; tresorer, D. Josep Bonet Amigó; comptador, D. Frederic Rócher; interventor, D. Josep Boada Piqué; secretari, D. Antoni Rossell Fortuny; sotsecretari, D. Carles Gerhard i vocals: els senyors Domènec Freixa, Òscar Sorg, Manuel Sans, Joan Ballester Romero i Enric Ribé.

Aquesta Junta va funcionar fins a finals de 1961, data en la qual se n'acordà la dissolució i es formà una Comissió Liquidadora, formada per representants de la Cambra de Comerç, l'Associació de Consignataris i el Col·legi d'Agents de Duanes. A partir de 1942, la funció de la Junta era complementada per la Policia

del Port, ajudada per guàrdies civils que vigilaven les mercaderies dipositades als molls, si bé el millor control es feia a la sortida del recinte, on sempre hi havia una parella de guàrdies. També hi havia elements del cos de carrabiners, els quals tenien cura del control de les petites importacions fetes per passatgers o tripulants dels vaixells estrangers que entraven al nostre port.

A més, per entrar dins del port calia tenir un carnet nominatiu amb foto inclosa, expedit pel «Puesto de Policia del Puerto», amb el vistiplau de la «Comandancia Militar de Marina». Encara tenim en el nostre poder el carnet, expedit l'any 1946, que es necessitava per accedir al recinte portuari.

LA CORPORACIÓ DE PRÀCTICS



Com tots els ports del món, el de Tarragona presta el servei de pràctics de port. Aquest servei, que és d'ús obligatori per a tots els vaixells que entren, surten o es mouen dins el port, està regulat per disposicions oficials, les quals van canviant en el transcurs del temps adaptant-se a les noves tècniques navals. El Reglament general de practicatge vigent actualment és de l'11 de maig de 1996, i és obligat d'aplicar als quaranta-sis ports espanyols, en els quals presten el seu servei més de dos-cents pràctics.

A la publicació *Estadística de los años 1916 a 1921-22* de la Junta d'Obres del Port de Tarragona de l'any 1922, es transcriu el «Reglamento de practicaje y amarraje», datat el 16 de maig de 1916, del qual reproduïm a la pàgina següent, que considerem prou interessant tant per les persones que el signen com per les entitats que representen.

Reproduïm, a continuació, les tarifes d'aquelles dates a aplicar pel practicatge i amarratge.

TARIFAS de practicaje y amarraje

PRACTICAJE				AMARRAJE			

Cuando salgan de noche irán provistos de una luz blanca, visible de todos los puntos del horizonte, y además harán señales con otro de destellos a cortos intervalos.

ART. 27. Los Prácticos usarán el distintivo que acuerde la Dirección general de Navegación y pesca para darse a conocer del Capitán del buque.

ART. 28. Este Reglamento regirá durante cinco años, a partir de la fecha de su aprobación, pudiendo prorrogarse el plazo si no media reclamación de parte interesada, conforme a lo que preceptúa el art. 144 del Reglamento de 13 octubre de 1913.

ART. 29. Tanto para el servicio de practica y amarraje como en todo cuanto tenga relación con el mismo, se atenderá a las disposiciones vigentes y Reglamento de este puerto.

Tarragona 16 de mayo de 1916.—*Manuel Bustamante*, Capitan del Puerto.—*Pedro Lloret Ordeix*, Presidente de la Cámara de Comercio.—*Antonio Bosqué Lloret*, por el Ingeniero Director de las Obras del puerto.—*José Berrojaín Gondra*, Capitán de la Marina mercante.—*Román Musolas*, Consignatario de buques españoles.—*Augusto Roselló Cort*, en representación de los Armadores Fábregas y Garcías.—*Pablo Gabarda Zaragoza*, Práctico de número del Puerto.—Hay un sello que dice: Capitanía del Puerto de Tarragona.

El anterior Reglamento y Tarifas fueron aprobadas por el Excmo. Sr. Director General de Navegación y Pesca marítima, en Decreto de 12 de julio de 1916.

Fent una mica d'història, aquest és un antic servei que neix amb els primers intercanvis comercials per mar i que, en essència, ha canviat poc, si bé en la forma ha sofert la natural evolució del temps. D'un minúscul llum per guiar el vaixell fins al lloc més adequat d'atrancament, s'ha passat al sistema actual de posicionament per GPS. Però, en el fons, l'esperit del servei del pràctic és el mateix: dirigir, governar el vaixell des d'una o més milles abans d'entrar al port fins que amarri definitivament. I els mateixos, o semblants, serveis en el cas de sortir o de maniobrar dins el mateix port.

En aquest context, a Catalunya hi tenim un antecedent de primer ordre com és el *Llibre del Consolat del Mar*, el qual inclou, ja en el segle XIV, les infinites situacions que normalment es presenten en el tràfic marítim i una d'elles fa referència a la comesa o funció del pilot o pràctic.

No és exactament el mateix, però fent una abstracció de la diferent època i de les diferents circumstàncies, estimem interessant reproduir, a més de la portada d'un exemplar editat el 1645, part del text del capítol 250 d'aquest llibre i la seva transcripció, lliure, perquè es compregui millor i més ràpidament:

«El patró que noliegí la seva nau o admeti nolis per anar a determinats llocs, als quals ni ell ni ningú a bord conegui amb certesa, ha de prendre un pilot que els conegui i li declari i assegurí que té un exacte coneixement dels llocs on el patró pensa dirigir-se. I si afirma aquest pilot que no hi ha punt d'aquelles regions on el patró pensa posar rumb i té contractat viatge, que ell conegui per complet, i després compleixi bé i amb diligència com li ho havia promès, aquell queda obligat a satisfer-li sense objecció la totalitat del salari que entre ells havien convingut;

i haurà de donar-li més del que li havia ofert, segons l'aptitud i la capacitat que hagi demostrat, ja que ell haurà atès tots els seus compromisos. Però tots els convenis que s'ajustin entre el capità i el pilot cal que siguin inscrits en forma de cartulari de la nau, perquè no pugui suscitar-se cap problema entre ells».

Oficialment, les corporacions de pràctics neixen al començament del segle XVIII com a desenvolupament de les normes emmarcades en les «Ordenanzas de Carlos III» i altres ordres complementàries posteriors. Actualment, el funcionament d'aquestes corporacions, en termes generals, es regeix per la Llei de ports de l'Estat, de 1992.

El Reglament de 1996, vigent encara, defineix el pràctic com «la persona que, prèviament habilitada i nomenada, assessora els capitans de vaixell i d'artefactes flotants per facilitar-los l'entrada i la sortida dels ports, rius, rieres o barres, ancoratges, boies, carregadors exteriors i dics, en els moviments tant interiors com exteriors dels vaixells, atracaments i desatracaments; així com en altres àrees indica la derrota convenient de la nau i les maniobres nàutiques necessàries per navegar de la manera més segura».

El pràctic és, en el fons, un home de mar, però amb uns coneixements i una experiència provats. Ha d'haver navegat uns quants anys, com a mínim cinc, tenir el títol de capità de vaixell, haver fet oposicions per ingressar a aquesta corporació, etc. i, per damunt de tot, tenir una bona salut, física i mental.

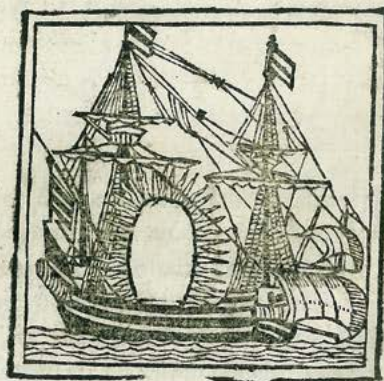
Aquesta professió de ser capità, per un poc temps, d'un vaixell cada vegada diferent no deixa de ser curiosa. Com a coneixedor del port on treballa, dels seus perills de navegació (corrents i vents dominants) i de la difícil maniobra de voluminoses naus dins un espai reduït, es fa càrrec del comandament del gran vaixell i, des del pont, va transmetent les ordres al remolcadors que hi intervenen. Amb la seva petita llanxa pintada de negre amb la lletra P com a distintiu, aborda el gegant que l'espera fora port i s'enfila per escales a vegades pròpies d'acròbata a una alçada de tres o quatre pisos. No tothom és bo per fer-ho. Tots els pràctics passen, anualment, un reconeixement mèdic per comprovar la seva aptitud física. També, però, es guanyen uns bons honoraris, els quals tenen com a base el GT del vaixell del qual tenen la responsabilitat de la seva seguretat durant la maniobra.

LLIBRE DE CONSOLAT DELS FETS MARITIMS.

ARA NOVAMENT CORREGIT

Y EMENDAT AB ALGVNES DECLARACIONS
DE PARAVLES ALS MARGENS.

ESSENT CONSOLS DE LA LOTIA DE
la Mar los Magnífichs March Antoni Roig Doctor en Medicina , y
Miquel Planas Mercader. Y Defenedors Sebastia de Cormellas,
y Lluys Claresualls Mercaders, Ciutadans
de Barcelona.



EN BARCELONA,

En la Estampa administrada per Sebastia de Cormellas Mercader,
Any de M. DC. XXXV.

Llibre de Consolat

tes; lo senyor del leny no es tengut de esmena a fer. Encara mes si aquel leny fara aygua per murades e per culpa daquela aygua, que fara per les murades aquella roba se banyara os guastara, lo senyor daquel ley es tengut de esmena a fer a aquells mercaders, de qui la roba sera. E si lo leny no fara aygua per murades en fara per lo pla: si aquel sera bo e sufficientment be * encrostamat, si per aquella aygua que per lo pla fara se banyara roba es guastara, pus lo leny sera be e sufficientment * encrostamat, lo senyor del leny no es tengut de fer esmena a aquells mercaders: de qui aquella roba sera: que per aygua de pla sera banyada, pus quel leny be e sufficientment sera * encrostamat. Empero si lo senyor del leny prometra a algú mercader, que li metra e li portara la sua roba sots bon * talé: e lo senyor del leny no lay metra, ans la metra en altre loch si aquella roba quel senyor del leny haura promesa de portar sots lo * talem: e no lay haura mesa ne portada: e aquella roba se banyara os guastara lo senyor del leny es tengut de fer esmena a aquel mercader de qui aquella roba sera, perço com el no la haura mesa sots lo * talem axi com el haura cōuengut a aquel mercader. E si lo senyor del leny lay hagues mesa, axi com promes li haura: e la roba se banyua es guastaua: lo senyor del leny noli fora tengut de esmena a fer, pus el haguera ates: ço que haura promes a aquel mercader, qui aquella roba li haura liurada per aquella promissio, q feta li haura: E axi si roba si banyara es guastara sots lo * talé: e lo senyor del leny no li es tengut de fer esmena, pus no es la culpa, perço que guarte tot senyor de leny, sia que promet als mercaders, que me fiter es que los ho atena. E per aquesta rao fon fet aquest capitol.

De pilot. Cap. 250.

Senyor de nau o de leny qui noliciara, o sera noliciat per anar en algunes parts, en les quals el ne hom que en la nau sia nos certificara: que el hi sapia: e lo senyor de la nau o leny haura a logar pilot, que hi sapia, e aquel pilot se affermara, e dira al senyor de la nau o leny que el sap e es cert en aquelles parts: on lo senyor de la nau volra anar: e si aquel pilot dira: que no ha loch enuers aquelles parts: on lo senyor de la nau volra anar o sera noliciat, que el tot nou sapia, e si aquel pilot atredra al senyor de la nau o leny tot allo, que promes li haura be e diligentment lo senyor de la nau o leny li es tengut de donar tot lo loguer que entre ells sera empres sens tot contrast: encara li es tégut de donar mes que promes no li haura segons la bondat e valor, que en aquel pilot sera, perço car aquel pilot haura attes al senyor de la nau: tot ço que promes li haura. Empero totes les couinences, que entre lo senyor de la nau o leny e aquel pilot seran empres: deuen esser totes meses en forma

Arxiu de l'autor.

A Tarragona, els anys 1940 i següents hi havia tres pràctics que prestaven el servei i, a partir de l'any 1967, amb motiu de la construcció dels pantalans d'ASESA i, després, el de REPSOL, se n'augmentà el nombre fins a quatre, poc després, a cinc i, finalment, als sis actuals.

Les oficines dels pràctics, durant aquests últims cinquanta anys, han sofert diferents canvis, sempre a millor. Més grans i més confortables. Inicialment, les hem vist a l'escullera de Llevant, i sortien amb la llanxa per les escales que hi ha a la confluència del moll de Llevant i el de Costa, conegudes tradicionalment com «escala reial». A final de l'any 1963, es van traslladar al final de la mateixa escullera, a prop del far de sortida de port. A mesura que el port ha anat creixent, també hi ha hagut més pràctics, més personal auxiliar, més aparells i equips tècnics, és a dir, més necessitat de lloc i, per això, l'any 1995 es van traslladar al final del moll de Catalunya, a l'edifici Port Control.

Aquestes oficines disposen de sistemes informàtics, de comunicació radioelèctrica, dels més avançats al mercat. Un equip de radar i un AIS (sistema automàtic d'identificació) que permeten detectar des de certa distància (mar o terra) un aparell conegut com *transponder*, que obligatòriament han de portar tots els vaixells, en la pantalla del qual hi figuren les dades identificatives: número internacional, nacionalitat, nom, eslora, mànega, calat, TG, càrrega, destí, etc. i, sempre actualitzades, la situació, el rumb i la velocitat.

El responsable d'aquest servei rep el nom de guaita, el qual coopera amb el pràctic de guàrdia en el control del tràfic marítim, coordina amb ell la manobra d'embarcament i la de desembarcament transmetent la informació necessària, centralitza la recepció del tràfic dins l'àrea de practicatge, porta un registre de les maniobres realitzades i confecciona un llibre de guàrdies i un de ràdiocomunicacions.

Des del punt de vista d'organització, amb l'objectiu de poder prestar un bon servei als usuaris del port, la Corporació té sempre en actiu, a totes hores del dia i de la nit, l'estructura següent: dos pràctics de guàrdia, un guaita de pràctics (n'hi ha dos amb un torn de 12 hores), un patró d'embarcació i un mariner (n'hi ha tres amb un torn de 8 hores)

Per realitzar la seva feina disposen de modernes embarcacions de motor pintades, com hem dit, de negre amb la característica lletra P, inicial de la paraula internacional *pilot*, reconeguda mundialment. L'embarcació, comandada per un «patró de tràfic interior de port», ajudat per un mariner, acompanya el pràctic fins a deixar-lo al costat de sotavent del vaixell a pilotar, per facilitar-li l'accés a bord amb la màxima seguretat possible.



Per norma de seguretat, el pràctic va equipat reglamentàriament amb una armilla salvavides i amb la corresponent documentació personal, un carnet de pilot homologat internacionalment, per identificar-se en arribar a la coberta, on és rebut per un oficial que l'acompanya, generalment pujant una munió d'escalas o, en els vaixells més moderns, en ascensor, fins a arribar al pont on l'espera el capità.

Després de les salutacions de rigor, el pràctic es fa càrrec de la maniobra, un cop ha informat prèviament el capità sobre el lloc o moll on s'ha de situar el seu vaixell i altres detalls si es consideren necessaris.

El pràctic disposa generalment de l'ajuda d'un o dos remolcadors que estan a les seves ordres, així com ho està també part de la tripulació per a les maniobres que són competència del vaixell.

Acabada la maniobra i el vaixell ja amarrat a la riba del moll amb els caps degudament assegurats dins els norais,⁶ es fa la signatura dels documents i l'acomia-dament, moltes vegades acompanyat d'un te o un cafè.

El pràctic baixa de nou per l'escala, passa a bord de la llanxa que l'està esperant, informa el vigia i dona l'operació per acabada.

Aquesta operació es fa a totes les hores del dia i de la nit i amb tota mena de temps al mar. És a dir, 24 hores, 365 dies l'any. No obstant això, en cas d'una forta llevantada, o sigui fort vent de component est, circumstància bastant freqüent a la nostra costa, es demora l'operació d'entrada a port. En canvi, en aquests casos, cal desatracar o sigui treure els vaixells amarrats al pantalà de REPSOL, pel risc que significa la pressió lateral del casc damunt les, relativament, dèbils estructures del pantalà, maniobra que cal fer sempre amb l'ajuda de dos **remolcadors**, vaixells als quals dediquem, més endavant, un capítol a part. També cal no oblidar la laboriosa maniobra d'amarrar un petrolier de dos a tres centes mil tones, a la monoboia que Repsol té a una milla de l'entrada al port, per desembarcar la càrrega de petroli cru, quan el calat del vaixell no permet atracar al pantalà. Per minorar la marxa d'aquests grans vaixells i facilitar la maniobra d'amarrar-lo a la boia, cal parar màquines unes milles abans d'arribar-hi

⁶ Pedra o peça de foneria de forma apropiada que, col·locada a la vora d'un moll, serveix per amarrar els caps d'amarratge dels vaixells.

i, amb l'ajuda dels remolcadors, s'aconsegueix paraitzar el vaixell prop de la monoboia, deixant, com és natural, la reglamentària distància de seguretat.

Aquesta boia té unes característiques especials apropiades per facilitar la ràpida descàrrega del cru. Està fixada al sòl mitjançant sis ancoratges regularment distanciat i situats a una profunditat de 42,80 m. Disposa, per un costat, de dues grosses mànagues de 60,48 cm de diàmetre i 270 metres de llarg per unir-les al vaixell; i, de l'altre costat, en surten dos més del mateix diàmetre que van unides a una canonada fixa al sòl del mar de 110,38 cm de diàmetre que va fins al pantalà. Al mateix temps, hi ha una altra mànega, mes petita, de 30 cm de diàmetre que serveix per subministrar combustible al vaixell.

Naturalment, aquesta monoboia està equipada amb la reglamentària senyalització i, mentre dura la descàrrega, el vaixell està fixat al mar ancorat per la proa, a una distància mínima de 30 o 50 m. Mentre dura l'operació, sempre hi ha un remolcador a popa per evitar que a causa del corrent o del vent, el vaixell s'apropi i toqui la boia.

Hem explicat aquest moviment perquè, en el fons, totes les maniobres que comporta tenen relació directa amb la Corporació de Pràctics.

Gairebé tota la informació precedent l'hem pogut transmetre gràcies a l'amabilitat d'unes persones de la Corporació de Pràctics de Tarragona, a les quals varem tenir ocasió d'acompanyar en una operació de desatrac d'un vaixell convencional, vivència que molt sincerament agraïm. A més, la més elemental norma de cortesia ens obliga a fer menció dels noms dels nostres amics i també dels funcionaris i els seus càrrecs.

Manuel Garcia Calama, pràctic jubilat, en plena forma física.

Lauro Clariana Clarós, pràctic en actiu que no estava de guàrdia.

Miguel Camarero Suances, pràctic de guàrdia, el qual és un excel·lent pintor d'aquarel·les de tema mariner, que va prestar el servei esmentat, mitjançant la llanxa d'acompanyament comandada pel patró Pau Canturri. I tot controlat pel vigia Jordi Fabó Artado des de l'oficina dels pràctics, com hem explicat.

A continuació, farem una petita crònica personal dels pràctics que el passat segle xx han estat treballant al Port de Tarragona, alguns de la nostra ciutat i també d'altres, alguns dels quals s'hi han quedat a viure en jubilar-se. I els seus fills han

entroncat amb altres famílies tarragonines, de manera que són coneguts i apreciats com persones de la nostra ciutat de tota la vida.

Del període immediat a l'acabament de la guerra (1936-1939), en recordo els pràctics germans Nadal Vich, dels quals Joan és jubilà l'any 1955, i el seu germà Antonio ja ho havia fet l'any 1945. També són d'aquella època, 1941, Josep Petit Serra i Andreu Dexeus Roca, el quals es jubilaren respectivament l'any 1963 i el 1968.

Seguint l'ordre cronològic, a Joan Nadal el substituï Alejo David Bilbao Berrenechea, que havia estat segon comandant de Marina al nostre port, el qual va estar en actiu, com a pràctic, de 1955 fins a la seva jubilació l'any 1979.

De 1960 a 1962, va estar a Tarragona, de pas cap a Barcelona, Félix Solaguren Beascoa.

El seguí, l'any 1963, Francesc J. González Huix, que abans de jubilar-se deixà els pràctics el 1975 i passà a l'Armada, o sigui, a la Marina Militar. És conegut per la seva aportació a la història de la Guerra Civil a Tarragona, amb la publicació de dos documentadíssims llibres: *El asedio aéreo de Tarragona 1937-1939*, de l'any 1990, i *El Puerto y la Mar de Tarragona durante la guerra*, de l'any 1995. L'any 1967, amb l'ampliació de quatre pràctics al port, hi accedí Manuel Garcia Calama, que es jubilà l'any 1992 i s'ha quedat a viure a Tarragona, on és apreciat per tothom.

L'any 1968, s'hi incorpora Ramon Puig Roig fins a jubilar-se el 1988. És autor de dues novel·les d'ambient mariner: *Gran cabotage*, de l'any 1972 i *L'estrany polissó*, de l'any 1992. El segueixen Ricardo Montiel Grau, de 1973 a 2006, i Andrés Candomeque Izquierdo, de 1975 a 2003.

I, amb posterioritat a 1985, data límit del nostre treball, cal mencionar Víctor Alberto García Soria, de 1979 a 1997; i Lauro Clariana Clarós, que entrà el 1984 i encara està en actiu, com hem explicat.

Dels anys anteriors a la Guerra Civil, fem memòria de tres pràctics, els fills dels quals hem conegut, que són Josep Zaragoza Such, Jesus Maymús i Laureano Delor. I també d'un pràctic jubilat l'any 1918, vinculat familiarment a Tarragona, Eduard Estellès Baeza, del qual recordem unes interessants conferències que

donava per Ràdio Tarragona explicant els seus viatges per Àsia i Àfrica, mentre era capità de vaixell, abans de venir a Tarragona com a pràctic.

I, anteriors a ells, Guillermo Vergara Martín, jubilat l'any 1907, i Carles Mallol Dexeus, de 1891 a 1908, any en què passà al port de Barcelona, on regentava, a més, el negoci del seu sogre, Ignasi Casanovas, dedicat a la venda d'efectes navals, principalment, en aquells anys, a la fabricació i venda de veles per als vaixells.

EL SERVEI DE REMOLCADORS

L'any 1964 vam tenir el primer remolcador al port de Tarragona; era una novetat, es deia *Francolí*. També era un bon detall per a la nostra ciutat. Els que vivíem vinculats al port, fos pel treball o per altres motius, encara ho vam celebrar més. Feia pocs anys que s'havien tret les boies que estaven fixades a uns quaranta o cinquanta metres paral·lelament al moll de Costa, les quals eren una gran ajuda per a la maniobra d'atracament i desatracament dels vaixells que anaven a aquest moll; en aquella època, la majoria. Ens havíem acostumat a la seva presència al mig del moll. Eren, en certa manera i a gran distància, les precursors dels remolcadors en el treball del port.



Fotografia anterior a 1927 en la qual es veuen tres boies. La més propera, a l'angle que formen el moll de Llevant i el de Costa, davant del primer magatzem o «tinglado»; i les altres dues es veuen en direcció oest. (Arxiu d'Eloi Hernández).

Podem definir el remolcador com una embarcació, amb un casc molt resistent, especialment concebuda i construïda per remolcar vaixells i altres elements flotants i que es caracteritza per la gran potència dels seus motors, pel pas de les seves hèlixs, que duen equips contra incendis, anticontaminació, etc. Actualment,

aquestes hèlixs es van substituint per potents rotors situats sota el buc (tracció azimuthal), proveïts d'un gran ganxo a la popa on se subjecta el cable de tracció o de remolc, amb un mecanisme que permet alliberar-lo ràpidament en cas que sigui necessari.

Qui no s'ha sentit impressionat contemplant al port la figura rabassuda dels remolcadors, amb aquell aspecte de monstre forçut capaç de moure tot sol l'imponent volum d'un gran vaixell?

Amb sensibilitat infantil, ens admiren els vaixells que han estat concebuts per assistir amb la seva potència les necessitats de maniobra de vaixells enormes, i que ho han sacrificat tot, estètica, velocitat i capacitat de càrrega —perquè tota la càrrega que traginen no és altra que el pes de la seva enorme maquinària— per ser més útils en l'ajut als altres. Impossible d'imaginar en quins mals passos s'haurà trobat el remolcador que ens mirem quan ha calgut ajudar un gran vaixell a punt d'embarrancar sota un desfermat temporal, amb les onades que arrasen la seva baixa popa. Inimaginable. Hi ha abundant literatura sobre aquest tema impressionant.

De bon començament, hem de dir que la presència de remolcadors al port era justificada: érem als inicis de les noves característiques dels vaixells, cada vegada més grans, es notava la falta d'espai dins del port, tancat aquells anys pels molls de Costa, de Llevant, el Paral·lel al de Costa (ara Lleida) i el de Reus, en construcció. La maniobra dels vaixells era més complicada, lenta i amb cert risc de col·lisió amb un altre.

Havent acceptat aquesta justificació, ens preguntem quina feina fan els remolcadors. La resposta és àmplia i llarga. En primer lloc, cal dir que pels anys 1960/1970 encara hi havia diferència entre remolcadors de port i remolcadors d'alta mar. Els de port, com el nom indica, tenien per objectiu col·laborar amb el pràctic per deixar el vaixell sa i estalvi al costat del moll, seguint les seves indicacions. Era una de les operacions més habituals, però no la més arriscada.

Hi ha moltes altres missions per a les quals es necessitaven remolcadors més potents i preparats, en homes i en màquines: són els d'alta mar. La seva comesa és restar ajuda a vaixells amb avaries (foc, embarrancades, sense màquines o sense

govern, etc.) per remolcar-lo fins a port, apagar l'incendi a bord i desatracar-lo per evitar que el foc passi a les instal·lacions portuàries o a altres vaixells pròxims.

A Tarragona, en concret, cal desatracar els vaixells del pantalà d'ASESA, de REPSOL i de la monoboia quan bufen forts vents de llevant. Traslladar plataformes o altres elements flotants dins el port o d'un port a un altre. Amarrar o subjectar vaixells o plataformes petrolieres a un lloc determinat i, per damunt de tot, col·laborar amb el Servei de Salvament Marítim en la seva missió de salvament de vides i de béns.

Deixant a part les possibles operacions per a les quals estan equipats, hem d'afegir que la tripulació (patró, maquinista i mariners) i els motors (de 3 a 6 mil HP) estan sempre, dia i nit, dies de feina o dies de festa, en bon temps o en temporal, amb vent o amb calma, en qualsevol moment, estan preparats per sortir després de pocs minuts de rebre l'ordre de servei.

Fins al 1965, al nostre port només n'hi havia un, el 1970 n'hi havia tres, el 1974 n'hi havia quatre, i el 1975, n'hi havia cinc de servits per l'empresa RENAVE, pintats de negre i amb els següents noms: *Francolí, Reus, Ordal, Montsant i Cambrils*. L'any 1981 va venir una altra empresa a Tarragona per prestar el mateix servei, REPASA, la qual va portar, entre 1981 i 1983, quatre remolcadors de semblants característiques als de RENAVE, amb els noms d'*Escota, Drissa, Nervio, Orenga*. Les dues empreses es van posar d'acord per evitar interferències entre elles, malentesos, problemes de duplicitat de servei, etc. I van constituir una unió solidària de treball.

Així, quan es treballa dins el port per a l'entrada i sortida de vaixells, que, com ja hem indicat, és l'operació més freqüent, hi ha establert un ordre d'assistència que varia diàriament entre els diferents remolcadors de les dues companyies i, a més, cada companyia també té establert un ordre d'assistència entre els seus propis remolcadors.

Per al moviment d'entrar o treure un vaixell, els remolcadors que estan a primera fila per treballar, podríem dir que estan de «guàrdia», estan a l'espera de rebre ordres del pràctic de servei per sortir-ne un, dos o tres, en funció de les característiques del vaixell, del temps i del lloc on es troba o ha d'anar. És el

pràctic qui dirigeix la maniobra i qui dona les ordres al patró de cada remolcador, naturalment, amb el vistiplau del capità del vaixell que estan maniobrant.

Actualment, tant RENAVE com REPASA tenen al port de Tarragona remolcadors degudament preparats per a qualsevol servei de port o d'alta mar, més nous i més moderns que a la majoria de ports d'Espanya.

I com tot, s'acaba pagant; els honoraris dels remolcadors pel seu treball al port, que els paga l'armador a través del seu consignatari, estan fixats únicament en proporció al GT, registre brut del vaixell, i es prescindeix si és de dia o de nit, si fa mal temps o no, etc. Quant als honoraris dels serveis que presten els remolcadors d'alta mar, es determinen prèviament per a cada intervenció (operació a realitzar, urgència, estat de la mar, etc.).⁷

Remolques y Navegacion, SA – RENAVE

Empresa que es dedica al servei de remolcadors de port i d'alta mar. Ofereix assistència a plataformes, salvaments, rescats, equips contra incendis, anticontaminació, antipol·lució i equips autònoms d'immersió, amb base a Tarragona.

L'any 1964 es va constituir a Madrid aquesta societat, els socis fundadors de la qual foren Francisco Sullà Badia, Juan José Artola Terrades, Enrique López Baillo i Fernando Romero Pérez. Amb el pas del temps, hi ha hagut diferents transmissions de les accions fins a arribar als nostres dies, en els quals l'accionariat està repartit al 50% entre Remolcadores Boluda, SA, i Sertosa Norte, SA.

Des de l'esmentat any 1964, presten el servei de remolcadors al nostre port i tenen les oficines al carrer Reial núm. 5-7 baixos. El gerent actual és Fernando Abaroa Domínguez, el qual és, al mateix temps, vocal de l'Associació Nacional de Remolcadors d'Espanya (ANARE). A Tarragona, l'han precedit en el càrrec, Juan José Artola Terrades i Ángel Landaluce Azcueta.

La flota d'aquesta companyia està en constant afany d'actualització tècnica i professional. Regularment, la companyia treu a l'escar⁸ els seus vaixells de Tarragona per revisar-los i pintar l'obra viva, d'acord amb els requeriments oficials.

En la relació que segueix es pot observar el constant moviment de sortir i tornar al nostre port, degudament modernitzats, els primers remolcadors que hi va haver en servei.

⁷ Sobre aquest tema és interessant llegir VERGEL, Roger (1951): *Remorques*. París.

⁸ Escar: superfície que forma rampa, preparada per avarar embarcacions a fi de reparar-les. Reconstruir-les i pintar-les.

- El primer remolcador que RENAVE va portar a Tarragona l'any 1964, va ser el *Francolí*. Era un vaixell de 23 metres d'eslora i 1.000 HP de potència. En aquella data era una gran màquina. L'any 1982, va deixar el nostre port per tornar-hi el 1984 i encara hi és ara.
- L'any 1966 entra en servei el *Montsant*, més gran que l'anterior, 26 m d'eslora i 1300 cavalls de potència.
- El 1967, s'incorpora el *Montcar*, construït a les drassanes de Tarragona, de 21 m d'eslora i 575 cavalls de potència.
- El 1974, el *Gaià*, de 26 m i 800 HP, retirat el 1977.
- El 1975, s'incorpora el *Poblet*, de 34 m i 3.800 HP, també construït a les drassanes de Tarragona. I es retira el 1983.⁹
- El 1977, el *Salou*, de 32 m i 2.800 HP. I el *Cambrils*, de 33 m i 3300 HP, aquest últim es retira l'any 1983 i torna el 1986.
- El 1982, el *Tàrraco*, de 32 m i 2500 HP; i el *Reus*, de 35 m i 3600 HP. Aquest any es retiren el *Francolí* i el *Montcar*.
- El 1983, s'incorpora l'*Ordal*, de 35 m i 2.500 HP.

D'acord amb el nostre propòsit de limitar la informació fins a l'any 1985, acabem aquí la relació de l'activitat d'aquesta empresa, la qual, sens dubte, ha estat en constant moviment fins als nostres dies.

⁹ El *Poblet*, construït l'any 1975 a Tarragona, es va vendre a uns naviliers anglesos i, actualment, és a la Martinica, amb el nom de *Massal* (GARCIA DOMINGO, E. (2000): *80 anys de construcció naval a Tarragona*).



REMOLQUES Y NAVEGACION, S.A.

REMOLCADORES DE TARRAGONA

CENTRAL:
Calle Orense, 6, 8.º, B-6
Teléfonos: 455 29 28
455 99 84
28020 MADRID

FLOTA:

«POBLET»	de 3.800 IHP.
«REUS»	de 3.600 IHP.
«CAMBRILS»	de 3.300 IHP.
«SALOU»	de 2.800 IHP.
«ELKITI»	de 2.600 IHP.
«TARRACO»	de 2.500 IHP.
«ORDAL»	de 2.500 IHP.
«MONTSANT»	de 1.300 IHP.
«FRANCOLI»	de 1.000 IHP.
«MONTCAR»	de 575 IHP.

CISTERNA DOS 100 m³ agua



DELEGACION:
C/. Real, 5-7

Teléfonos: 21 09 34
(Prefijo 977) 21 46 44
21 54 48
21 58 80

Serv. nocturno: 22 36 79
22 63 14

TARRAGONA

Dirección Telegráfica
«RENAVE»
Apartado 103
Télex: 56586 RNVE E

REMOLCADOR «REUS»

RENAVE, malgrat tenir el seu lloc de treball habitual al Port de Tarragona i també fer el servei a les plataformes petrolieres que treballaven prop de la nostra costa, per circumstàncies fortuïtes que sempre es donen a la mar, ha hagut de prestar serveis per auxiliar altres vaixells avariats. En recordarem alguns casos. L'any 1970, el vaixell petrolier *Polycomander*, carregat amb combustible líquid, va embarrancar a les costes de l'Atlàntic, prop de Vigo i el remolcador *Tàrraco*, el qual era a Vigo pràcticament acabat de construir, va ser el primer en anar a auxiliar-lo i durant més d'un mes va ser allí, al costat del vaixell lluitant contra les pèrdues de petroli que produïa el petrolier.¹⁰

El gener de l'any 1977, el remolcador italià *Dorico Secondo*, remolcant la plataforma petroliera *Olympia*, de gran estructura i proporcions (de les més grans d'Europa aquelles dates) va embarrancar prop de les nostres costes, concretament, davant del far del cap de Tortosa, prop del delta de l'Ebre, a la coneguda platja de la Marquesa.

En aquest cas, el remolcador *Poblet*, construït l'any 1975 i que estava de servei a les plataformes petrolíferes prop de Sant Carles, va ser el que va intervenir per

desembarrancar remolcador i plataforma, i els portà al port de Sant Carles de la Ràpita. Una vegada es van haver reparat les avaries, van sortir amb destí a les costes de Portugal.¹¹

El 1981, va tenir lloc l'incendi del *Cabo Cambados*. Aquest vaixell estava fondejat a la zona marítima davant del port, a una milla,¹² aproximadament, de la costa, i una avaria a la sala de màquines li va causar un incendi que ràpidament va passar a altres compartiments, provocant, a més del foc, una gran fumarada que es veia des del Balcó del Mediterrani. Hi van acudir dos remolcadors de RENAVE i, en hores, van apagar el foc i van deixar el vaixell lliure de qualsevol risc.

Hem estat acollits a bord de l'actual remolcador *Poblet*, construït l'any 2001 a Bilbao. És una meravella de tècnica, de potència i de funcionalitat. Té un motor de 5.300 cavalls, que mou dos rotors de cinc pales cadascun, situats sota el casc, a un terç de la proa, que li permeten tota classe de moviments en un mínim espai i sense perdre la potència d'arrossegament durant la maniobra. Té una eslora de 30 m i un arqueig¹³ de 369 TRB, en anglès GT. Porta tres tripulants, que viuen dia i nit a bord (no fa gaires anys, la tripulació d'un remolcador la constituïen de dotze a quinze persones). Tot està automatitzat.

El comanda un capità amb el títol de patró d'altura, Genaro Pérez García, el qual, des del pont o cambra de comandament, només pitjant un botó, pot ordenar totes les maniobres i serveis que és capaç de fer el vaixell (pot comandar motors, timó, equip de remolc, mànegues contra incendis, accions antipol·lució, o contra la contaminació marítima, i un ampli programa de serveis complementaris).

El maquinista, Justo Rodríguez Rey, que té el títol de tècnic superior en maquinària marítima, té cura del bon funcionament del motor que impulsa els rotors i està en constant comunicació amb el patró i col·labora amb ell en determinades feines. I, finalment, hi ha un mariner que és el que fa les feines mecàniques

11 *Diario Español*, 20 de gener de 1977

12 Milla: mesura de longitud adoptada universalment per mesurar distàncies marítimes. Consisteix en un minut del cercle màxim de la Terra i equival a 1.852 metres.

13 És el volum o la capacitat d'un vaixell. La unitat de mesura és la tona Moorsom, que equival a 100 peus cúbics o a 2,83 m³. L'arqueig es divideix en total o brut, i en net. El total o tonatge de registre brut, TRB (en anglès, GT) és el volum del vaixell, comprès des del pla fins a la coberta alta i tots els espais tancats al seu damunt, sense incloure els tancs de llast. El tonatge de registre net, és el que s'obté de restar el brut de l'anterior, els espais necessaris per al servei del vaixell, com a allotjament de la tripulació, els espais de màquines i calderes, els dipòsits de combustibles, els *panyols* o petits armaris per guardar objectes diversos, etc.

Hem d'afegir que aquesta data del registre brut, internacionalment gran tonatge «GT» serveix de base per determinar l'import de totes les operacions que ha de pagar l'armador del vaixell (pràctic, remolcador, drets portuaris, etc.).

exterior, especialment, el lliurament i la recepció dels cables de remolc en les maniobres d'atracament i desatracament. És Jerónimo Fernández Chouza.

Vàrem sortir amb el remolcador *Poblet* a una maniobra normal de desatracada d'un vaixell. Era un petrolier d'origen rus, de nom *Moscow Kremlin*, de 243 m d'eslora i de 56.076 GT, i matriculat a la capital de Libèria, Monrovia.¹⁴ Naturalment, es tracta, com es diu en termes econòmics i navals, d'un abanderament¹⁵ de conveniència. Havia descarregat 78.000 litres de petroli.

Va sortir del pantalà de REPSOL YPF seguint instruccions del pràctic, el qual va pujar a bord d'una manera curiosa. Pel costat del vaixell, a una alçada d'uns 15-20 m, va superar la primera meitat d'aquesta distància per una escala de pràctic, formada per dues cordes i un petit travesser de fusta cada 20 cm i un màxim de 9 metres; i, després, passà a una escala convencional fixada al costat del vaixell. La maniobra va durar gairebé una hora i, a més del *Poblet*, que va situar-se a popa, hi va ajudar un altre remolcador a proa, el *Francisco F. Sullà*. Tot va ser molt interessant i donem gràcies a l'empresa RENAVE per haver-nos-hi invitat i al patró Genaro Pérez, per la seva amabilitat.



Remolcador *Poblet*. (Arxiu de l'autor).

¹⁴ Dades facilitades pel consignatari Marítima del Mediterráneo, SA.

¹⁵ Abanderament: Acte d'inscriure un vaixell en el registre oficial d'un país. Actualment, és obligatori, ja que sense aquesta inscripció no es pot navegar. Seria un vaixell sense pàtria, seria un vaixell pirata. Es diu «de conveniència» quan l'abanderament o la inscripció del vaixell es fa en un país mitjançant la constitució d'una companyia, amb domicili fiscal en aquest país, el qual gairebé no cobra impostos i dona altres facilitats. La companyia figura com a propietària del vaixell abanderat, malgrat que l'armador és d'un altre país que té un tracte fiscal més elevat.

Remolcadores de Puerto y Altura, SA – REPASA

L'any 1968 es va constituir una societat amb el nom de CLINSA, SA, amb domicili a Tarragona, dedicada a la compra venda de solars, edificis, etc.

El juliol de l'any 1980 canvia de domicili, passa a Vigo, entra un nou soci, Ramón Díaz del Río, enginyer naval, i s'amplia el seu objecte social «la prestació i l'explotació per mitjans propis o aliens en interiors i exteriors de ports espanyols o estrangers i en aigües de lliure navegació, del servei de transport, remolc i assistència a altres embarcacions». Tanmateix, el desembre del mateix any 1980, se'n fa el canvi de nom, s'anomena «Remolcadores de Puerto y Altura, SA» (REPASA), té el domicili a Tarragona, carrer Sant Magí, 8 i té per administrador únic Juan Ignacio García-Tuñón Vila.

A primers de 1981, comença a prestar els seus serveis al port de Tarragona, amb concurrència amb RENAVE, la qual ja estava en funcionament des de l'any 1964, amb els següents remolcadors, tots ells construïts a Astilleros y Varaderos de Tarragona, SA.

1981 <i>Escota</i> , de 25 m d'eslora i 2.030 cavalls de potència
1982 <i>Drissa</i> , de les mateixes característiques
1982 <i>Nervio</i> , de les mateixes característiques
1985 <i>Orenga</i> , de les mateixes característiques

En anys posteriors, han renovat la flota i, a dia d'avui, disposen de vaixells potents i moderns, aptes per a qualsevol servei de port i d'altura. El domicili social ha estat durant molts anys al carrer Gravina, 56 del Serrallo i, actualment, tenen les oficines al Moll de Reus. El seu director és Josep Maria Garcia Pujol, enginyer naval.

Altres empreses de remolcadors

Auxiliar Marítima, SA

Aquesta empresa disposava de vaixells remolcadors per dedicar-se al suport o ajuda de les plataformes petrolieres que durant uns anys van treballar davant de la nostra costa.

Dels anys 1980 a 1985 tenia en servei, amb base a Tarragona, dos remolcadors, l'*Amapola*, construït l'any 1975, de 59 m d'eslora i d'una potència de 1.430 HP,

i l'*Amatista*, de característiques semblants a l'anterior, els quals estaven assignats al servei de la plataforma *Casablanca*, situada davant Sant Carles de la Ràpita.

Buques de Apoyo, SA

Una altra societat dedicada a la mateixa feina que l'anterior, l'any 1987 va posar en servei, el vaixell *Galante*, construït l'any 1983, de 62 m d'eslora i de 7.200 cavalls de potència.

Junta d'Obres del Port

Des de 1969, la Junta d'Obres del Port disposava d'un remolcador, l'*Amposta*, per als seus serveis interiors. De 26 metres d'eslora i motor de 825 HP.

ELS SUBMINISTRADORS

Aquest capítol és un complement dels anteriors, està dedicat a uns altres agents que també han treballat en el món portuari. Ens referim a les empreses tarragonines que, al llarg d'aquests anys, han tingut cura del subministrament d'aliments, de maquinària, d'efectes navals, de treball, etc. a les persones i, especialment, als vaixells, els quals sofreixen el desgast i, a vegades, les avaries pròpies de tota màquina en moviment, o sigui empreses que, indirectament, també formen part dels agents portuaris, objecte del nostre treball.

Només comentarem tres tipus d'empresa, una de les quals, la primera, el subministrament d'aliments i begudes, sempre serà vigent. Hi haurà modificacions en el sistema de fabricació o distribució, però sempre serà necessària.

Les altres dues, efectes navals i tallers mecànics, possiblement també són necessàries, però canviant en funció de l'evolució de la tècnica i del desenvolupament del món naval. Per tots aquests motius, els dedicarem un capítol a cadascun.

ALIMENTACIÓ

Dels subministradors d'aliments i begudes per a les tripulacions, coneguts en l'argot mariner com *ship handlers* o *ship supplies*, només citarem algunes de les empreses que es van dedicar a aquesta activitat:

BONET I VERGÉS, situats a la plaça dels Carros, cantonada amb Apodaca, 27. Possiblement eren els més importants. Van tenir un empleat de nacionalitat grega que després s'establí pel seu compte.

ATANASIOS MANZERIDIS, el qual s'independitzà, gràcies a l'experiència adquirida en la seva anterior col·locació a Bonet i Vergés. Tenia l'establiment al carrer de Smith.

BODEGAS MONTSANT, de Josep Pagès, al carrer d'Apodaca núm. 38, cantonada amb el carrer Santiyán. Era el subministrador principal de begudes (aigua, vi, cervesa, etc.).

BODEGAS MANOLO, al carrer de Barcelona, cantonada amb Pau del Protectorat.

EFFECTES NAVALS

Cal recordar que durant el segle XIX van tenir molta importància, especialment per al subministrament de velam i de cordatge per a les embarcacions de l'època, grans consumidores d'aquests elements.

Dins dels anys en què se circumscriu el nostre treball, els més antics que hem trobat es refereixen concretament als anys 1867 i 1888. Són els següents:

1867 - José Casanovas, carrer de Mar
1867 - Ignacio Casanovas, Pl. Fernando VII
1867 - Pedro Cónsul, Pl. Fernando VII
1888 - Federico Salas, carrer d'Apodaca, 35
1888 - Joaquin Salvany Roig, carrer Reial, 1
1888 - Josep Casanovas Giralt, Plaça Olózaga, 12



Des de final de segle XIX i principis del XX amb la substitució dels vaixells de vela pels de vapor, aquesta activitat va sofrir una baixa sensible. No obstant això, els anys posteriors, en donar una nova orientació als establiments, més ferreteria i poques veles, arribem a l'any 1940 en el qual podem recordar que a Tarragona hi havia tres botigues dedicades a aquesta activitat, però orientades principalment al servei de les barques de pesca i d'esport.

Joan Llobet Orts, «Cal Trempat», carrer Trafalgar, 17.
Joan Bta. Garcia Francisca, carrer Callau fins al 1955 i, després, al carrer Gravina, 61.
Manuel Ortiz Miró, després Efectos Navales Ortiz, SA, carrer Sant Andreu, 2-4.

TALLERS MECÀNICS NAVALS

Entre els subministradors de materials, mà d'obra, maquinària etc., o sigui, tallers mecànics especialitzats en les reparacions dels vaixells, hi havia a Tarragona tres empreses punteres en aquesta feina, de les quals farem un biografia, per separat, a les pàgines següents.

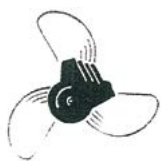
La relació que segueix se circumscriu al període que acaba l'any 1985, data en la qual ens hem proposat donar fi a aquest treball. Fem aquest comentari, perquè és molt probable que hi hagi altres empreses de la mateixa activitat que, involuntàriament, no siguin mencionades.

TALLERS FEMAC

GIL ALMAGRO, SL

TALLERS MGA, després TIMESA

Femac SA



Taller industrial d'especialitats metàl·liques situat al número 17 del carrer Castellarnau, fundat l'any 1947 per Edmond Braña Pedrol, junt amb els socis Amadeu Martorell, Conrad Segura i Antoni Menasanch.

La seva carta de presentació deia: instal·lacions, reparacions, subministraments, manteniments industrials i navals, motors industrials i marins, electricitat, bobinatge.

Va ampliar les seves activitats l'any 1965, amb la construcció de motors de combustió semidièsel per a la indústria i també per a embarcacions de pesca. Van ser uns anys en els quals la nostra ciutat i, tot el país, sofria restriccions elèctriques i aquests motors eren una gran ajuda per tal com substituïen, en certa manera i a certes hores, l'electricitat, fet que evitava la paralització de fàbriques i tallers.

Com que treballaven per a les embarcacions del Serrallo, i es feien motors, es van especialitzar en un tema poc freqüent: el càlcul d'hèlixs de les embarcacions en funció del motor i de les prestacions que havien de tenir. Van tenir, en aquest tema, la col·laboració d'un especialista calculista que, al mateix temps, era catedràtic de l'assignatura Llengua Llatina a l'Institut de Segon Ensenyament de Tarragona, el Dr. Enric Bàncora Sánchez.

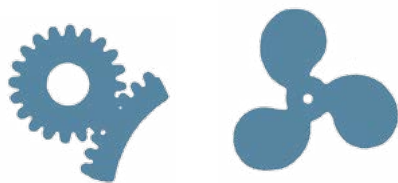
L'any 1968, la seva preparació els facilità l'accés a treballar per a les empreses que feien prospeccions petrolíferes a la nostra costa, fent el manteniment de les connexions entre la plataforma i el vaixell dida *Bahia Gaditana* de la Cia. Nacional Elcano.

Amb independència d'aquest treball i d'altres de semblants, sempre van estar atenent les avaries i peticions dels vaixells de diverses companyies navilieres, entre les quals recordem Vascongada Bilbaina, Naviera Aznar, Naviera Vizcaina, Macosa, etc. Precisament aquests treballs, l'atenció als vaixells, directament de l'armador o bé a través dels consignataris, era el que donava una bona part de feina a l'empresa.

La seva nòmina de personal fix entre mecànics, electricistes, torners, soldadors, etc. estava al voltant de 25 persones al taller, més els d'oficines. El fill, Jordi Braña, s'hi incorporà el 1975 i seguí a l'empresa fins al 1985, data en la qual inicià altres activitats també relacionades amb el món marítim.

L'empresa FEMAC, SA va tancar les portes l'any 1997, en complir cinquanta anys de vida professional relacionada principalment amb el món portuari i marítim de Tarragona.

Almagro y Cuenca
Gil Almagro Algarra
Gil Almagro Lladó
Gil Almagro, SL



Tots quatre són antics tallers navals de Tarragona. L'any 1932, Gil Almagro Algarra va obrir el primer taller al carrer Trafalgar, formant la societat privada Almagro y Cuenca, que va treballar amb aquesta rúbrica fins al 1945, data a partir de la qual el taller ja figura a nom de Gil Almagro Algarra.

L'any 1938, en quedar inutilitzat el seu magatzem pels bombardeigs de la Guerra Civil Espanyola, es van traslladar al carrer Gravina s/n, en uns vells magatzems més grans i, per tant, més aptes per a la seva feina, situats al costat de les drassanes de Fermí Roch, en els quals van treballar fins al 1955. Més tard, van passar a una nova nau construïda per Obres del Port, al costat de l'avinguda Oest del Port.

L'any 1943, va entrar a formar part de l'empresa el fill, perit industrial mecànic, Gil Almagro Lladó, el qual donà un nou impuls al taller. A partir de 1960, ja figurà com a titular del negoci.

Ha estat, i encara continua essent-ho ara, un taller dedicat amb preferència a servir la indústria naval, pel que fa a instal·lacions i reparacions de maquinària i avaries dels vaixells, normalment, per indicació de diferents consignataris de la nostra ciutat.

A partir de 1975, el nét del fundador, Gil Almagro Roselló, compartí amb el seu pare la direcció de l'empresa i, anys després, constituïren la Societat de Responsabilitat Limitada Gil Almagro, SL i es van traslladar a una nova nau situada dins l'escar de la Confraria de Pescadors i van continuar amb la mateixa activitat.

Tallers MGA TIMESA

Associació formada l'any 1965 per Pere Martín Arroyo i Josep Antoni Guardiola Duran. Tenia tallers als carrers Reial numero 10, Rebolledo número 23 i Llaó número 5, els quals feien cantonada.

Fins dos o tres anys després del seu inici no van començar a treballar per als vaixells. La seva especialitat era l'obra metàl·lica que en un vaixell sofreix cops i que cal reparar. Els seus clients, principalment, eren els consignataris i també les companyies asseguradores.

L'any 1979, els mateixos socis van constituir la societat Tarragona Industrial Metalúrgica, SA, amb l'anagrama de TIMESA.

Entre els seus empleats, cal citar, al taller, J. Queralt (torner), i Miquel Clos, entre altres; i, a les oficines, Anna Maria Marrasé i Pilar Escofet.

L'any 1993, per jubilació dels socis, l'empresa va tancar.

EL COS CONSULAR

Començarem donant una definició aproximada i no del tot completa del que entenem que és un cònsol: la persona autoritzada en un port o en una població d'un estat estranger per protegir les persones i els interessos dels individus de la nació que el nomena, i per arreglar, en certs casos, les diferències que puguin sorgir entre ells. És a dir, és el representant d'un estat en un altre estat.

Per tant, hem d'entendre que el Cos Consular és la corporació o entitat reconeguda oficialment que aplega i representa el conjunt de cònsols o vicecònsols que hi ha acreditats en una població i, precisament per la seva representació oficial, rep el tractament d'Honorable.

A Tarragona, tenim informació bastant àmplia d'aquest tema gràcies a una publicació del Dr. Josep Gramunt de l'any 1961, i també d'altres documents que hem pogut consultar, tot el qual ens ha permès fer, amb força aproximació, una relació complementària a l'esmentada del Dr. Gramunt amb les petites omissions i amb les variants hagudes fins als nostres dies, les qual inserim al final.

A continuació, exposarem i analitzarem unes consideracions prèvies que ens permetran entendre millor i justificar el perquè de l'existència i de la funció que realitzen els cònsols.

Si fem una mica d'història tarragonina, trobarem que ja a principis del segle XIX a Tarragona hi havia persones que tenien la representació oficial d'algunes nacions amb la finalitat d'ajudar, tant com fos possible, els súbdits estrangers que estaven de pas o que residien a la nostra ciutat.

Precisament per ser port de mar, Tarragona era una ciutat en la qual el Cos Consular va tenir una presència antiga i rellevant. Només cal dir que l'any 1810 ja hi havia cònsol de la Gran Bretanya i que l'any 1840 hi estaven acreditats els cònsols d'Àustria-Hongria, Brasil, Dinamarca, Estats Units, Portugal i França.

Amb el desenvolupament comercial del segle XIX, tots els països es van preocupar de tenir representació als ports on recalaven els seus vaixells, a fi que el capità i els seus tripulants poguessin acudir, en cas de necessitat, a un representant del seu país, el qual, en teoria, coneixia el seu idioma. No podem oblidar que anys enrere les tripulacions dels vaixells navegaven en pèssimes condicions higièniques i alimentàries, fet que ocasionava malalties freqüentment, les quals

calia que fossin ateses, en arribar a port, pels metges dels hospitals de la ciutat. També es donava el cas d'alguna defunció, ja fos a l'hospital o en algun altre lloc de la ciutat. És evident que la cirurgia i la medicina no estaven, ni de lluny, tan avançades com ara. Per això no és estrany que molts tripulants tinguessin llargues malalties i que més d'un morís a la nostra ciutat.

En aquestes circumstàncies, el capità trobava ajuda i solució al seu problema gràcies al cònsol del seu país o, si no n'hi havia, en el d'un altre país amic.

Per als casos de defunció, al segle XIX es va habilitar un terreny per fer de cementiri on enterrar les persones estrangeres mortes a la nostra ciutat, la majoria dels quals, per no dir la totalitat, eren de religió anglicana o protestant, i, per aquelles dates, no se'ls permetia ser enterrades en el cementiri catòlic de Tarragona. Ara, aquesta discriminació ja no existeix, motiu pel qual aquest cementiri està tancat.

Popularment, entre els tarragonins, és conegut com el «Cementiri dels Jans», i està situat al passeig de Rafael de Casanova.

No podem deixar de reproduir part del text que l'escriptor tarragoní Adolf Alegret publicà l'any 1924 en el llibre *Tarragona a través del segle XIX*, referint-se al Cementiri dels Jans. Diu així:

«Gairebé al mig del Fortí de la Reina i de Sant Jordi, restes dels reductes avançats que aixecaren els austríacs abans de la Guerra de Successió, al vessant de la muntanya, hi ha el «Fossar dels Jans», és a dir, el lloc destinat a l'enterrament dels pilots, mariners i altra gent estrangera, als quals vulgarment, a Tarragona, anomenaven jans, o sigui homes de mar vinguts de llunyanes terres i que viuen fora de la comunió catòlica.

Es pot dir que és el cementiri protestant més antic d'Espanya. No ocupa gaire espai. És modest, però hi ha tombes amb marbres treballats, versicles i dedicatòries.»

Tornant a l'«Honorable Cos Consular» de Tarragona, hem de dir que, actualment, havent canviat del tot les circumstàncies dels segles passats, amb més ràpids i eficients mitjans de comunicació i de transport, i la gran quantitat d'estrangers que hi ha a les ciutats de l'interior, la figura del cònsol al port de mar ha perdut protagonisme. Avui, només hi ha representació consular a les principals ciutats espanyoles, en les quals la majoria de nacions estan representades. A Catalunya, aquest servei s'ha centralitzat a Barcelona.

En resum, una activitat lloable i útil, que ha perdut importància amb el pas del temps.

RELACIÓ DELS MEMBRES DEL COS CONSULAR A TARRAGONA,
COMPLEMENTÀRIA A LA DE LA PUBLICACIÓ
«LOS CONSULADOS EXTRANJEROS EN TARRAGONA»,
DEL DR. JOSÉ GRAMUNT, DE L'ANY 1961

ALEMANYA	CASCANTE, ALEJANDRO, 1908 BELLA BOQUER, JOSÉ MARÍA, 1962-1964
ÀUSTRIA – HONGRIA	MULLER, JAVIER DE, 1908
BOLÍVIA	GARCIA LLAURADÓ, MARCELINO, 1932
COLÒMBIA	GÜELL, JAVIER, 1908-1921
CUBA	MAROZZI, BALDOMERO, 1936
EQUADOR	SABATÉ, JOSÉ, 1932 - 1936
GUATEMALA	DALMAU, BENIGNO, 1932-1936 MULLER Y DE ABADAL, JOSÉ MARÍA, 1963
MÒNACO	JOSÉ MERELO, 1936
PANAMÀ	PIERA CABAÑES, FRANCISCO, 1962
PARAGUAI	PORTA, JUAN, 1908 PEÑARUBIA, MANUEL DE, 1920-1932 PALLARÉS, JOSÉ, 1936
VENEÇUELA	SABATÉ, JOSÉ, 1941

LA DUANA I ELS SEUS FUNCIONARIS

L'Estat es val d'aquesta entitat, la Duana, i de la seva organització, situada a tots aquells llocs en els quals hi ha frontera terrestre, aèria o marítima, per percebre els drets d'importació, mitjançant l'aplicació d'unes quotes en funció del producte importat i de les seves característiques, d'acord amb uns aranzels prèviament fixats en unes ordenances duaneres.

A Tarragona, l'oficina principal de la Duana és a la plaça dels Carros, antiga plaça d'Olózaga. Allí, hi ha l'administració principal. Però, al port, que en definitiva és una frontera, els funcionaris coneguts com vistes o tècnics de duana, tenen una altra oficina, més petita, però més pròxima al seu lloc de treball.

Allí és on els empleats dels agents de duana acreditats a Tarragona han de presentar la documentació oficial prevista per l'ordenança, a fi que el vista, a més de comprovar sobre el terreny l'exactitud de la declaració, determini l'import que s'ha d'ingressar, d'acord amb els aranzels esmentats, de manera que fins que l'importador, a través del seu agent, no hagi complert aquest tràmit econòmic no podrà retirar la mercaderia del moll.

Això que acabem d'explicar, portat a la pràctica, no era tan fàcil. No oblidem que hi ha dies en què es presenten molts expedients simultàniament, altres vegades hi ha pocs vistes a l'oficina, o bé cal tancar l'oficina momentàniament, una o dues hores, per anar a esmorzar al *xiringuito* dels germans Rebenaque i, en sortir-ne, aprofitar per desplaçar-se fins al moll a reconèixer i comprovar la mercaderia que es pretenia importar. Aquest tràmit normalment era ràpid, però a vegades sorgia algun problema d'interpretació o bé de difícil comprovació.

Nosaltres en tenim experiència, perquè la fusta que importàvem de Suècia i Finlàndia venia serrada en mides angleses, *standards*, peus, polzades, etc. Era una complicació per reduir-ho a metres cúbics, metres lineals, centímetres i mil·límetres. Però la bona disposició de la majoria de vistes ho resolia ràpidament, si bé per a altres la comprovació era més lenta, laboriosa i costosa.

Recordem haver despatxat, acompanyats de l'empleat de la casa Transportes, SA, Sr. Lluís de l'Abatte, i altres vegades sols, amb els vistes Srs. Jordi Batalla, Enrique Espejo Gómez de la Tía, Alberto Cebrián Alcalde, Augusto González

Aráez, Pedro Toro Revilla, Miguel Ruiz de Castro, Rafael Martín Carabias i Martín Lombarte.

I, en aquest tema, també cal recordar els administradors principals de la Duana, Srs. Sánchez Farriols, Manuel Comas i José María Maldonado, i els funcionaris Antoni Gens Grau, Francisco Moulia, Manuel Cifuentes i Pedro J. Aguirre.

Actualment, això està bastant canviat. L'entrada a la Comunitat Europea l'any 1986 va significar la supressió de moltes fronteres i, per tant, de molts despatxos duaners i, en definitiva, de menys feina i menys importància del vistes.

LES ASSOCIACIONS PROFESSIONALS

Tota activitat professional, per esperit de classe o d'especialització, té una tendència natural a la concentració o unió d'esforços, d'idees i de treballs, a fi d'assolir una organització que, representant el major nombre de membres de la mateixa activitat, tingui personalitat pròpia per a la cohesió dels seus integrants, per a la defensa de llurs interessos en tota mena de relacions amb organismes públics i privats i, complementàriament, amb dret a formar part d'altres organitzacions, juntes, comitès, etc. relacionats amb la seva activitat.

A les pàgines següents, farem una àmplia descripció d'aquestes associacions relacionades amb el món portuari de Tarragona, entre les quals n'hi ha de provincials i de nacionals. Les primeres, a través del temps, han canviat de nom per les circumstàncies i, també, per diversificació de les activitats.

Les provincials són tres:

Associació de Consignataris i Agents de Duanes – 1914 -1922

Associació de Consignataris – 1923 - 1985

Col·legi d'Agents de Duanes – 1923 - 1985

Per conèixer el desenvolupament d'aquestes organitzacions durant aquests anys, hem fet un seguiment i lleuger buidat dels respectius llibres d'actes, dels quals detalllem, a continuació, les dades següents: any d'habilitació, nom de l'organisme al qual pertany, els anys dels quals hi ha informació i ubicació del llibre: Arxiu Històric de Tarragona (AHT), Associació de Consignataris i Estibadors del Port de Tarragona (ACET) o Cambra de Comerç de Tarragona (CCT).

1914 Asociación de Consignatarios de Buques, Agentes de Aduanas y Comisionistas de Tránsito del Puerto de Tarragona (1914-1933) – AHT

1923 Asociación de Consignatarios, Agentes de Mar y Comisionistas de Tránsito del Puerto de Tarragona (1933-1963) – ACET

1940 Asociación de Consignatarios del Sindicato de Transportes y Comunicaciones – ACET (Només hi ha el full d'habilitació)

1964 Grupo Autónomo de Agentes Consignatarios de Buques del Sindicato de Transportes de Tarragona (1963-1972) – ACET

1925	Colegio Oficial de Agentes y Comisionistas de Aduanas de Tarragona (1923-1942) - AHT
1942	Colegio Oficial de Agentes y Comisionistas de Aduanas de Tarragona (1943-1973) - AHT
1972	Col·legi d'Agents de Duanes de Tarragona – (1974 -) - CCT

Les organitzacions nacionals són dues:

Federación Nacional de Prácticos de Puerto de España
Asociación Nacional de Remolcadores de España – ANARE

Associació de Consignataris, Agents de Duanes i Comissionistes de Trànsit del Port de Tarragona

La informació que segueix procedeix del llibre d'actes que hi ha a l'Arxiu Històric de Tarragona, el qual consta de 100 folis numerats, fa 22 x 31,5 cm i l'última anotació del qual té data 18 d'abril de 1933. Reproduïm una còpia del document d'habilitació d'aquest llibre, de data 30 de gener de 1914, any de fundació de l'Associació.

El 22 de gener de 1914 es constituí a Tarragona, a la seu de la Cambra de Comerç, l'Associació de Consignataris, Agents de Duanes i Comissionistes de Trànsit del Port de Tarragona, la qual integrava juntes les activitats dels consignataris i dels agents de duanes.

El 20 febrer de 1989, es va celebrar el 75 aniversari d'aquesta fundació i, amb aquest motiu, a la seu de l'Autoritat Portuària, hi va tenir lloc un emotiu acte commemoratiu.

Els fundadors de l'Associació formaren la següent primera junta: president, Antoni Rossell Porta; secretari, Ignasi Navarro Borràs, de Mac Andrews & C^o; i vocal, Domingo Casanovas, de Terré y Casanovas.

L'11 de gener de 1915, dimiteix Antoni Rossell Porta i, durant els anys següents, el substitueixen a la presidència, Joan Sanromà Gabriel, Benigno López i José Vilar Tomàs, fins que, el 28 de desembre de 1921, sota la presidència de Josep Boada Piqué, es creen, dins l'Associació, dues seccions:

Consignataris: president, Ignasi Navarro; tresorer, Manuel Romeu; i vocal, A. Rossell Porta.

Agents de duanes: president, César F. Agostini; tresorer, Joan Sanromà; i vocal, Joan Ramírez.

El 12 de desembre de 1922, essent president de l'Associació Joan Sanromà, els agents de duanes se separen dels consignataris i, a partir de primer de gener de 1923, constitueixen el Col·legi Oficial d'Agents de Duana de Tarragona.

Després d'aquesta data, les actes es refereixen exclusivament a l'Associació de Consignataris i Estibadors, de la qual són presidents, Ignasi Navarro Borràs, l'any 1924; August Roselló Cort, el 1925; Manuel Romeu Escandell, el 1927; Ignasi Navarro, el 1928; Matías Mallol i Bosch, el 1929; Marcel·lí Garcia Blay, el 1931; i Manuel Romeu Escandell, el 1933.

Asociación de Consignatarios de Buques, Empresas Estibadoras y Transitorios del Puerto de Tarragona

Amb el títol d'Asociación de Consignatarios Agentes de Mar y Comisionistas de Tránsito del Puerto de Tarragona, es legalitzà un llibre d'actes el dia 11 d'octubre de 1923, si bé les primeres anotacions no començaren fins al 27 d'abril de 1933. Això és degut al fet que les actes de l'Associació es van continuar inscrivint, des de 1924 fins al 1933 a l'antic llibre de 1914, període en el qual els consignataris i els agents de duanes encara estaven junts.

Les informacions que segueixen són del llibre d'actes esmentat al principi i del qual en reproduïm una còpia del document d'habilitació. Fa 32 x 40 cm i consta de 200 folis, dels quals només hi ha anotacions fins al foli 162. La primera acta que es transcriu té data 27 d'abril de 1933, i l'última és del 29 d'agost de 1963. Durant aquest període d'uns trenta anys, l'Associació va tenir el següents presidents:

Manuel Romeu Escandell, del 27 d'abril de 1933 fins al 20 de gener de 1936

Josep Boada Piqué, del 20 de gener de 1936 fins al 31 de juliol de 1936

Rafael Carratalà Ramon, del 31 juliol de 1936 fins al 8 de maig de 1937

Evarist Fàbregas Pàmies, del 8 de maig de 1937 fins al 26 del mateix mes

6A CLASE 10 PESETAS Parte inferior para unir al expediente.

PAGOS AL ESTADO 10 PESETAS

Reintegro correspondiente al libro de actas de la
 Asociación de Consignatarios de Bayona, Agentes
 de Aduanas y Comisionistas de Tránsito del Puerto
 de Tarragona correspondiente a cinco folios útiles
 Tarragona 30 Enero 1914

Admin. especial de Rentas Arrendadas de la provincia
 TARRAGONA

PROVINCIAS

PAGOS AL ESTADO 10 PESETAS

IMPORTE DEL

AHT. Llibre d'actes de l'Associació de Consignataris, Agents de Duanes i Comissionistes de Trànsit del Port de Tarragona, 30 de gener de 1914.

Hi ha un període sense actes, conseqüència de la Guerra Civil, fins al 21 de maig de 1939, data en la qual es constitueix una Comissió Executiva formada per Ignasi Navarro Borràs, president; Antoni Rossell Porta, tresorer; i Joan Martí Rossell, vocal.

Uns mesos després, es nomena una nova Junta, que presideixen:

Víctor Merelo Beltrán,	del 8 de gener de 1941 fins l'11 de desembre de 1947
Josep Vilar Guix,	de l'11 de desembre 1947 fins al 23 de març de 1959
Víctor Merelo de Barberá Beltrán,	del 23 de març de 1959 fins al 29 agost 1963

A continuació, revisem un altre llibre de 22 x 32 cm i 200 folis, amb legalització data 15 de gener de 1964, de l'Organización Sindical Provincial, per al Grupo Autónomo de Agentes Consignatarios de Buques del Sindicato de Transportes de Tarragona.

La primera acta és de 21 novembre de 1963, de la reunió que se celebrà a les oficines de la Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Tarragona en la qual s'acorda la creació, a partir del primer de gener de 1964, de l'Agrupación Autónoma Sindical de Agentes Marítimos, Consignatarias, Transitarios y Agentes de Fletamentos, i en la qual es nomenà president Juan Manuel Romeu Sanromà, que ho fou del 12 de desembre de 1963 fins al 24 febrer de 1964. Altres presidents van ser:

Víctor Merelo de Barberá,	del 24 de març de 1964 fins al 2 de setembre de 1964
Maties Mallol Gabriel,	del 3 de setembre de 1964 fins al 4 de juny de 1968
Joan Alasà Potau,	del 5 de juny de 1968 fins a l'1 de juny de 1971

L'última acta té data de 13 d'octubre 1972, foli 154.

En els dos llibres esmentats, a més de les reglamentàries renovacions de la Junta, les actes fan referència, en general, a temes propis de l'activitat: tarifes de preus del personal, i dels serveis (grues, *carretilles*, etc.), interpretació de disposicions legals i

Presentado en este Gobierno civil. Por día de la pesca a los
 efectos del artículo 2.º. Parroco tercero del R. D. de 10 de Mayo al
 año actual, conteniendo de 200 folios útiles y habilitado para li-
 bro de actas de la "Asociación de Consignatarios Agentes de Duanas"
 mas y Comisionistas de Tránsito del Puerto de Tarragona" de
 inscribiendo en la calle de Episcopa N.º 24. final. de esta es-
 postal.

Tarragona 11 de Octubre de 1923.
 El General Gobernador civil
 P.º



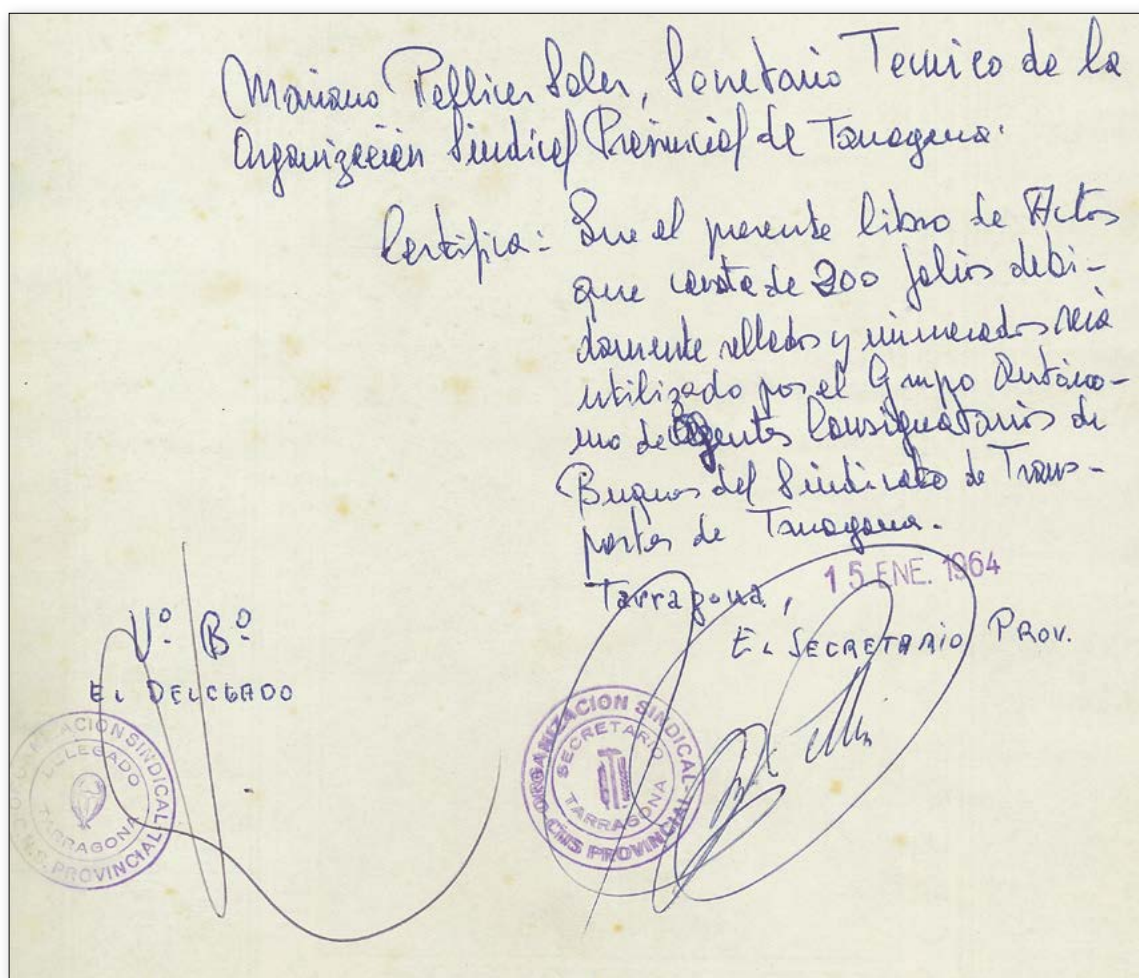
Manuel Verdú



fiscals, relacions amb Junta del Port, amb la Delegació del Treball, amb el Cens de Treballadors Portuaris, i alguns casos de discrepància en la interpretació de tarifes entre els mateixos consignataris, o d'empreses que fan de consignatàries i no són de l'Associació, per exemple, les sofreres Sulphur, SA i Pallarès i Cia.

Durant aquest últim període, l'Associació va disposar del servei d'assessoria jurídica (Antoni Prat Ferrando i Rafael Sanromà Anguiano) i fiscal (Jaume Climent Cicujano i el seu germà Xavier). De secretari administratiu hi va tenir Venancio Díaz.

A partir de 1971, no hi ha llibre d'actes, però sí que hi ha documentació fefaent segons la qual Joan Manuel Romeu Sanromà va ser president de 1972 fins al 1987.



AACT. Llibre d'actes del Grup Autònom d'Agents Consignataris de Vaixells del Sindicat de Transports de Tarragona, 15 de gener de 1964.

Durant aquest llarg període de la presidència de Joan Romeu, s'han creat noves associacions, totes relacionades amb els consignataris, si bé han preferit navegar pel seu compte, és a dir, tenir la seva independència corporativa. Són tres, de les quals només farem un breu comentari de la primera i ens limitarem a fer menció de la creació de les altres dues, atès que són d'època posterior al nostre termini cronològic.

1974	Asociación Provincial de Agentes Marítimos: president, Marcelino García Llauredó, fins al 1989, any en què el substituï Antonio Gil Sánchez fins a la dissolució de l'entitat, que va ser l'any 1994
1984	Asociación Provincial de Empresas Estibadoras
1986	Asociación Provincial de Transitarios –ATEIA– Tarragona

Les tres associacions tenen la seu social al costat de la dels consignataris i entre elles hi ha una bona i cordial relació.

L'actual gerent de l'Associació és Pepe Pedregal Gil, que té cura de la direcció i és el que detenta la representació de l'Asociación de Consignatarios de Buques, Empresas Estibadoras y Transitarios del Puerto de Tarragona, davant dels diversos organismes relacionats amb el Port, i altres de Tarragona i província.

Així mateix, detenta la direcció de les altres dues associacions: els estibadors i els transitaris. Ocupa la secretaria de les oficines Pilar Tarramera Ramos.

El Col·legi Oficial d'Agents de Duanes

Aquest col·legi va néixer oficialment el 12 de desembre de 1922, en separar-se de l'antiga Associació de Consignataris, Agents de Duanes i Comissionistes de Trànsit del Port de Tarragona, fundada l'any 1914.

La primera Junta, provisional, del Colegio Oficial de Agentes y Comisionistas de Aduanas de Tarragona de l'any 1922 la formaren: president, César F. Agostini Banús; tresorer, Joan Ricomà Gabriel; i vocal, Joan Ramírez Segarra.

Malgrat haver celebrat ja algunes reunions els anys 1923 i 1924, el nou Col·legi no habilità un llibre d'actes fins dos anys després, o sigui, fins al 7 de juliol de 1925. Inserim una còpia del document d'habilitació. Fem notar que posteriorment a aquesta data s'hi van inscriure actes dels dos anys anteriors.

Aquest llibre, del qual són les anotacions que segueixen, consta de 102 folis, fa 31,5 x 39 cm, la primera acta és del 19 de febrer de 1923, i l'última és del 14 de gener de 1942, i és a l'Arxiu Històric de Tarragona.

El 21 d'abril de 1923, es constituí la Junta definitiva del Col·legi, que quedà de la següent manera:

President, César F. Agostini Banús
Vicepresident, Juan Sanromà Gabriel, de Vda. e Hijos de José M ^a Ricomà
Secretari, Augusto Roselló Cort, de Transportes, SA
Tresorer, Domingo Casanovas, de Terré y Casanovas
Vocal, Juan Ramírez Segarra, de Ramírez Hermanos y Delgado, SA

Els anys successius es renovava la Junta parcialment, i els presidents van ser:

José Maria Ricomà Gabriel,	1924 - 1925
Marcel·li Garcia Blay,	1926 - 1927
César F. Agostini Banús,	1928 - 1929, reelegit 1930 -1931
Antonio Rossell Fortuny,	1932 - 1933
César F. Agostini Banús,	1934 - 1935
Evarist Fàbregas Pàmies,	1936 - 1937
August Roselló Cort,	1937 - 1938
Joan Martí Solé,	1939 - 1942

Les següents anotacions figuren en el llibre d'actes habilitat l'any 1942, el qual té la primera acta el 26 de febrer de 1942 i l'última, el 7 de desembre de 1973, i és a l'Arxiu Històric de Tarragona. Durant aquest període només hi va haver tres presidents:

Joan Solé Martí,	1943 -1960
Rafael Sanromà de Orovio,	1961 - 1967
Antonio Jané Morera,	1968 - 1974

A partir d'aquest any, la informació procedeix d'un llibre d'actes de 100 folis, habilitat el 20 de novembre de 1972, que és a la Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Tarragona, on té la seu el Col·legi.

El 7 de desembre de 1974 dimiteix en ple l'anterior Junta i, a partir d'aquest moment, comença una nova etapa del Col·legi.

El 14 de desembre de 1974, s'elegeix una nova Junta, per al període 1974-1975, i queda constituïda de la forma següent:

President,	Alfredo Arola Sanromá
Vicepresident,	Matias Mallol Soler
Tresorer,	Antonio Cabrera Lahoz
Vocal,	Víctor Merelo Sanromá
Secretari,	Rafael Sanromá Ricomá

I, els anys següents, els presidents ha estat:

Alfredo Arola Sanromá,	1976 - 1981
Joan Alasà Potau,	1982 - 1989

Seguint el nostre propòsit d'acabar la informació l'any 1985, deixem les dades del Col·legi amb la darrera anotació. El Col·legi, no obstant això, segueix en actiu i a la mateixa seu, dins la Cambra de Comerç.

Les actes, com és natural, a més d'inscriure els successius canvis de càrrecs de la Junta Directiva, expliquen també el moviment corporatiu del Col·legi al llarg dels anys (altes, baixes, reunions amb altres organismes, etc.).

A continuació, farem un resum o síntesi dels temes que considerem interessant descriure.

L'any 1949, s'acordà tenir el domicili a la seu de la Cambra de Comerç Indústria i Navegació de Tarragona, carrer Anselm Clavé núm. 1.

Durant l'any se celebraven de tres a quatre reunions ordinàries i alguna d'extraordinària si hi havia algun tema urgent. Cada any es renovava parcialment la Junta i es nomenava la nova per a l'any següent, reelegint, moltes vegades, especialment els primers anys després de 1939, el mateix president.

Els temes habituals es referien a prestació de fiances a l'Administració, tarifes, unificació de criteris a aplicar, els relatius a les estacions TIR i TIF, al Servicio Oficial de Investigación, Vigilancia i Regulación de las Exportaciones (SOIVRE), en la qual treballava l'enginyer agrònom Jesús Torres, als impostos, altes i baixes



ESTADO

Parte superior para entregar al interesado.

B.1.557.319★

Remite
este pliego de expediente al libro de Actos
de Gobierno que está en el expediente de Comisarios interinos
de Tucuman y de la Provincia de Jujuy.

La Plata, 7 de Julio de 1895

El Comandante de Armas Públicos

Juan

B.1.557.319★





AHT. Llibre d'actes del Col·legi Oficial d'Agents i Comissionistes de Duanes de Tarragona, 19 de desembre de 1942.

de nous agents, traspassos de nom per defunció del titular a favor del seu successor, nomenament de representants per assistir a altres organismes, principalment amb l'Administració de Duanes, Hisenda, Junta del Port, etc.

Les actes reflecteixen un bon enteniment entre els associats i també amb altres organismes propers en el seu treball, especialment amb l'Associació de Consignataris de Vaixells, Estibadors i Transitaris del Port de Tarragona, amb els quals, moltes vegades, sempre que hi havia algun assumpte important que afectava les dues organitzacions, celebraven Junta General conjunta.

També tenia una important aportació el criteri i l'opinió del Col·legi en algun cas, molt pocs, de diferències entre els mateixos col·legiats.

D'altra banda, es mantenia en tot moment una cordial relació amb l'administrador principal de Duana, amb l'enginyer director del Port, amb els vistes, amb el pràctics, etc., de tal manera que, quan hi havia algun esdeveniment particular d'algun d'ells, la jubilació o el trasllat, el Col·legi s'hi adheria i els feia patent la seva felicitació i bons desigs per al futur: pràctic, Joan Nadal Vich (1948) i vistes, Enrique Espejo i Miguel Ruiz (1968).

Corporativament d'àmbit nacional, l'any 1923, es va constituir el Consejo Superior de Colegios Oficiales de Agentes y Comisionistas de Aduanas, però l'any 1965 es creà el Colegio Nacional de Agentes y Comisionistas de Aduanas, al qual s'adherí el de Tarragona.

Des del punt de vista jurídic, el Col·legi ha tingut d'assessors els advocats Jaume Gil Vernet, fins al 1940; i, quan aquest va dimitir, Antoni Prat Ferrando.

El Col·legi és d'àmbit provincial i, per tant, comprèn els agents de Tortosa i de Sant Carles de la Ràpita, dels quals fem omissió, atès que el nostre treball es refereix exclusivament al port de Tarragona.

Altres associacions professionals

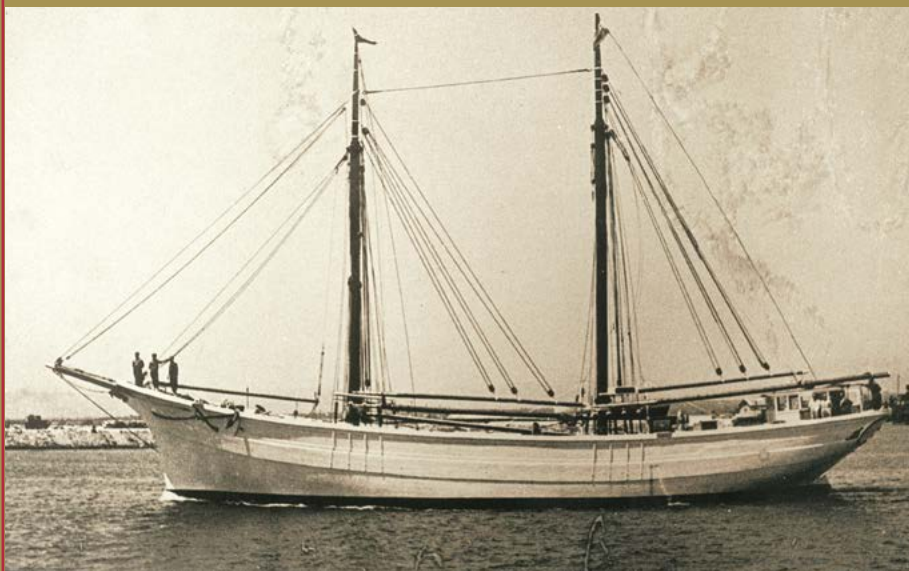
Les associacions de la corporació de pràctics.

Els pràctics de port tenen, per a la seva cohesió i defensa professional, dues organitzacions nacionals: la Federació Nacional de Pràctics de Port i el Col·legi Oficial de Pràctics de Ports d'Espanya. I dues d'internacionals: l'European Maritime Pilots Association (EMPA) i la Internacional Maritime Pilots Association (IMPA).

L'Associació Nacional de Remolcadors d'Espanya – ANARE

Va ser fundada l'any 1977 i, des de llavors, ha tingut cura de la representació, gestió i defensa dels interessos comuns de les empreses espanyoles que es dediquen a la prestació de serveis de remolcs portuaris, marítims, fluvials, de salvament, de suport, etc., o sigui, en totes les activitats característiques de les companyies operadores de remolcadors.

III



ELS PROFESSIONALS

TRAJECTÒRIA PROFESSIONAL DELS AGENTS PORTUARIS DE TARRAGONA FINS AL 1985

A les pàgines anteriors hem descrit, en termes generals, la funció que en el món portuari porten a terme els professionals que coneixem com a agents portuaris, descripció que, amb tota probabilitat, és vàlida, amb les matisacions pròpies de cada regió i de cada país, per a la majoria de ports de tot arreu, tant nacionals com estrangers.

Però l'objectiu que inicialment ens hem proposat quedaria incomplet, inacabat, sense fer una descripció, al més aproximada possible, de la història comercial de les empreses de la nostra ciutat que han dedicat el seu treball, el seu temps i la seva professionalitat a la complexa funció d'agent portuari.

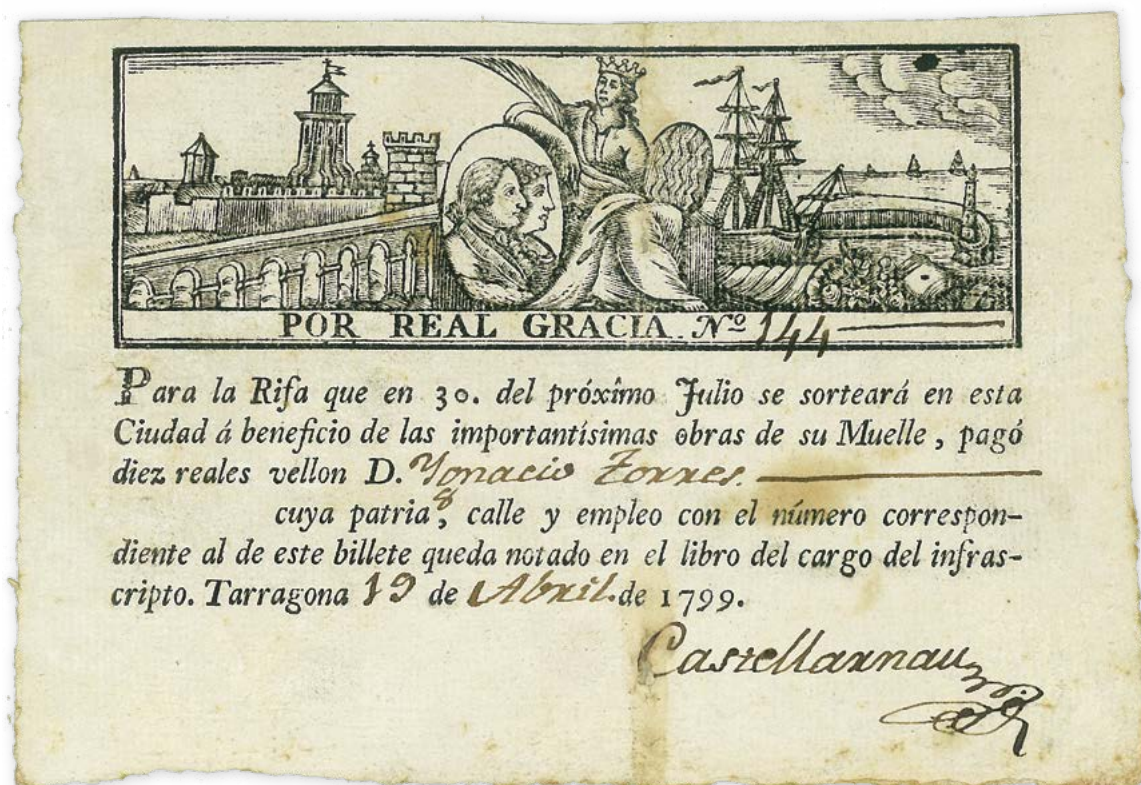
Com anunciem a la introducció, hem buscat informació en totes aquelles fonts que, al nostre criteri, ens podien fornir dades certes amb relació al nostre objectiu: organismes oficials, publicacions periòdiques, anuaris, revistes i llibres relacionats amb Tarragona, etc.

També la d'aquelles persones que han viscut, amb motiu del seu treball, les vicissituds pròpies d'una empresa dedicada a aquesta activitat, les quals ens han facilitat una visió personal i afectiva del món portuari de Tarragona. Novament, els en donem gràcies.

Les dades més antigues que anotem procedeixen del *Diario de Tarragona*, del qual hem consultat els exemplars existents a la Biblioteca-Hemeroteca Municipal de Tarragona. Els primers de què disposen, de 1808 fins a 1827, porten poca informació marítima. Després, hi ha uns anys en els quals la Capitanía del Puerto dóna la llista dels vaixells entrats i sortits, però no en menciona el consignatari. És a partir de 1861 que trobem aquesta informació que a nosaltres ens facilita el coneixement dels consignataris de la primera època.

Per situar-los degudament en el temps i en l'espai en què van treballar, cal fer un petit comentari respecte a com es va desenvolupar la construcció del port de Tarragona per arribar a ser una entitat apta per al moviment marítim i comercial, de manera que els vaixells de l'època (bergantins, goletes, pailebots, pollacres, mixtos de vela i de vapor, de vapor i amb rodes, i de vapor amb hèlix) trobessin a Tarragona un port segur i ben equipat.

Som a finals del segle XVIII i, l'any 1790, l'enginyer Joan Ruiz de Apodaca fa un pla general d'allò que ha ser en el futur el port. Com que el finançament de la Hisenda Pública és migrada i lenta, es creen nous impostos i contribucions a càrrec dels tarragonins per contribuir a aquesta obra tan necessària per a la ciutat. Al davant d'ells, cal recordar el mecenes Josep Antoni de Castellarnau, el qual va comprometre el seu patrimoni perquè l'obra anés endavant. I, per donar opció que els habitants de Tarragona i comarques hi poguessin cooperar, va organitzar l'any 1799 una rifa a benefici de les obres del port. Inseririm una còpia d'un bitllet.



Arxiu de l'autor.

Apodaca és substituït el 1800 per Joan Smith, el qual continua i amplia el pla inicial de manera que, el 12 de novembre de 1802, es porta a terme la inauguració oficial de les obres amb la vinguda a Tarragona del rei Carles IV i família, per al llançament de la primera pedra. Reproduïm el quadre commemoratiu d'aquest esdeveniment a la pàgina següent.

Continuen les obres sota la direcció de Smith, les quals queden interrompudes des de 1808 fins a 1813 amb motiu de la Guerra de la Independència o del Francès. Un cop acabada la guerra i destruïda la ciutat de Tarragona, segueixen uns

anys amb el país empobrit i amb les obres mig parades, si bé amb ajuts estatals, en diners i en treballadors del presidi, i amb la col·laboració econòmica dels tarragonins, les obres van avançant, de manera que, a mitjans del segle XIX, ja era possible acollir els vaixells en bones condicions de seguretat i de serveis dins el recinte portuari. A partir d'aquell moment, cada vegada va anar més en augment el moviment marítim i comercial de Tarragona. Durant aquest període, hi havia unes entrades d'unes 15 a 20 embarcacions diàries, la majoria, dels ports mediterranis propers.



Arxiu del Port de Tarragona. Llançament de la primera pedra com a represa de les obres del port modern, 1802.

És a partir d'aquestes dates que molts comerciants i importadors es van transformant en consignataris (Boada, Rius, Romeu, Corbella, López, etc.) dels quals adjuntem la seva biografia professional.

A les pàgines següents, anirem descrivint per ordre alfabètic la petita història de les empreses que al llarg dels anys han actuat a Tarragona com a consignataris, estibadors, transitaris, agents de duanes, etc., història que, pels motius que ja hem exposat, ens ha semblat convenient acabar l'any 1985.

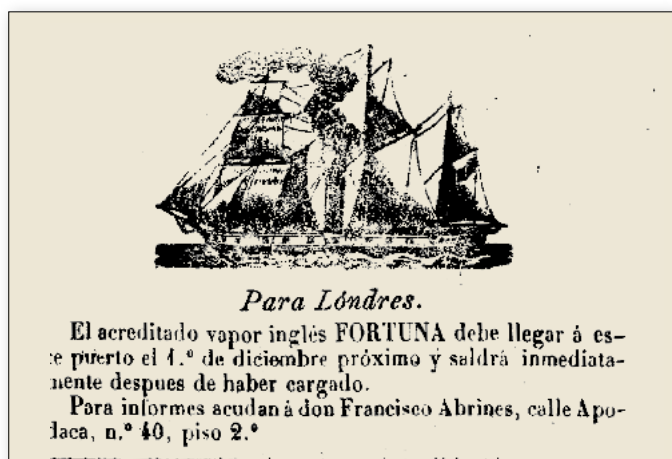
Queden, no obstant això, els noms d'algunes persones, principalment del segle XIX, de les quals només sabem que exercien la professió d'agents de duanes o de consignataris. No n'hem trobat més informació. Al final en fem un comentari previ i donem el seu nom i el de l'any del qual tenim notícies de la seva activitat.

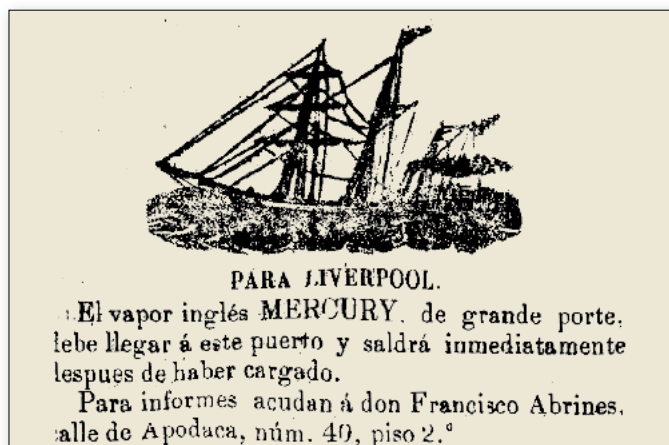
Respecte a aquestes biografies o descripcions, hem de fer un petit comentari per deixar les coses en el seu lloc. La nostra idea inicial és la de referir-nos a les empreses del món portuari, individuals o societats, tarragonines. Però, al Port, també n'hi treballaven altres d'origen nacional o internacional, generalment de més importància que les locals. Precisament per això i perquè l'obtenció de dades és més difícil, la descripció d'aquestes és més breu i amb menys informació de la que hem dedicat a les que podríem qualificar com a «nostres» o locals.

Abrines, Francisco

Consignatari tarragoní, del qual tenim informació, com de la majoria dels que van treballar la segona part del segle XIX, a través dels anuncis que feien comunicant la propera sortida dels vaixells de les companyies que representaven.

Concretament en aquest cas, observem que tots els vaixells que anunciava anaven destinats a un port anglès, Londres o Liverpool, segurament perquè era el representant d'una companyia anglesa que feia un servei regular amb Espanya. Tanmateix, pel moviment d'entrades i sortides de port que el *Diario* portava cada dia, ens consta que tenia altres consignacions estrangeres i també de cabotatge. Reproduïm dos anuncis publicats el mateix dia, el 30 de novembre de 1865, al *Diario de Tarragona*.





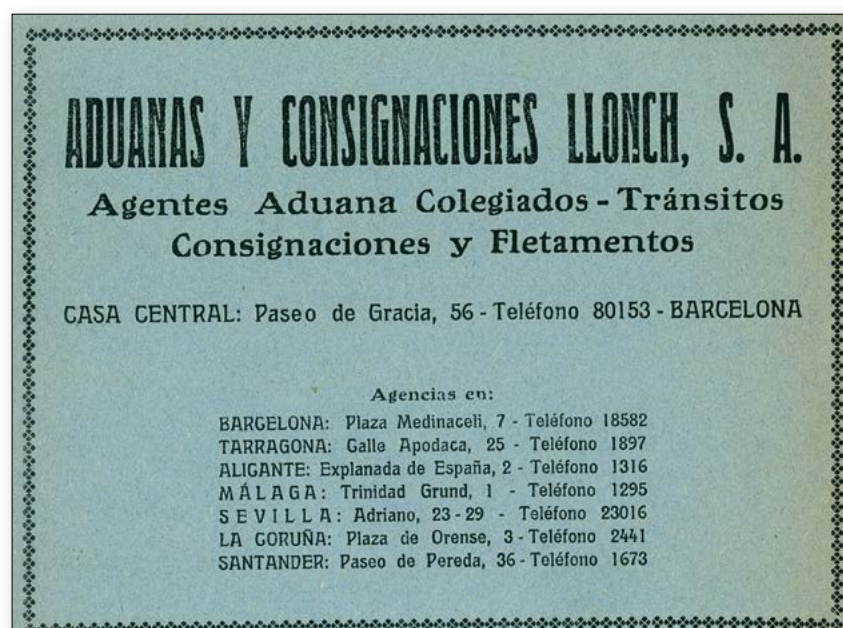
Aduanas y Consignaciones Llong, SA

Tenim la primera informació d'aquesta empresa l'any 1935, quan es dona d'alta a l'Associació de Consignataris de la Província de Tarragona i al Col·legi d'Agents de Duanes. El seu apoderat fou Rafael Carratalà Ramon. Les seves oficines eren al carrer Apodaca número 25.

Rafael Carratalà ocupà la Presidència de l'Associació durant el període comprès entre el 26 d'agost de 1936 i el de la seva dimissió, el 8 de març de 1937.

La societat segueix operant a Tarragona fins al 1945, data de baixa a l'esmentada Associació. L'any següent, 1946, la Societat Transportes, Aduanas y Consignaciones, SA (TACSA) comunica al Col·legi d'Agents de Duanes haver-se fer càrrec de l'empresa Llonch i seguir les seves activitats.

L'any 1943, en una publicació de la Cambra de Comerç de Tarragona, hi figurava l'anunci que reproduïm seguidament.



Agostini, Luis G.

Agostini Banús, Cèsar

Com passa amb altres empreses, la major part de la informació de què disposem com a consignatària, procedeix de l'Arxiu del Port, i comença l'any 1902 i acaba el 1912. Però, en aquest cas, el darrer apunt és del novembre de 1909. No obstant això, al *Diario de Tarragona*, a la seva secció «Movimiento del Puerto» l'any 1899 hi figura com a consignatari, o sigui que ja treballava a últims del segle XIX.

Consignava vaixells a vela, concretament bergantins i goletes, procedents del port italià de Civitavecchia, amb carregaments de dogues de roure, preparades per a la construcció de bocois. Generalment, tornaven amb llast al mateix port d'origen, si bé altres vegades anaven a Gènova, Malta, Orà, etc. Normalment, consignava un veler cada mes.

Luis G. Agostini, a més de consignatari i agent de duanes, va ser professor de llengua anglesa a l'Escola Mercantil de la Cambra de Comerç des de l'any 1905 fins al 1914, i agent consular dels Estats Units d'Amèrica des de 1901 fins a 1915.

L'any 1923, el seu fill Cèsar fou el primer president del Col·legi Oficial d'Agents de Duanes, quan el Col·legi es va constituir de manera independent de l'Associació de Consignataris. Cèsar Agostini Banús tenia el seu domicili professional a Apodaca, 27, va ser president del Col·legi de 1928 a 1930, i fou reelegit de 1931 a 1933 i de 1934 a 1936 i, com el seu pare, va ser l'agent consular dels Estats Units a partir de 1916.

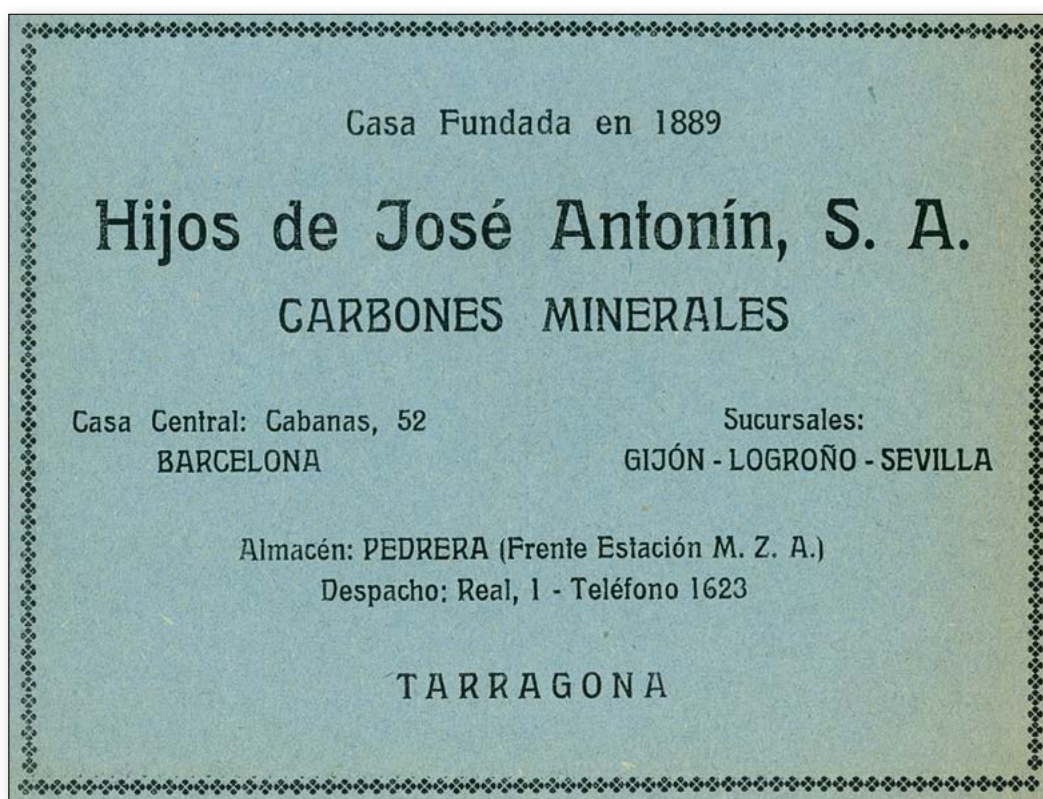
No hem trobat notícies d'ell després del període 1936-39.

Alaix Torres, Sertorio

Persona molt vinculada al món portuari. L'any 1920, es va donar d'alta a l'Associació de Consignataris i Agents de Duanes, de la qual va ser el tresorer els anys 1925 i 1926. Era el consignatari de línies que anaven regularment als ports de l'Havana, Santiago de Cuba, Cienfuegos, Matanzas i Nova Orleans i d'una companyia francesa amb base a Marsella, la Ste. Gral. de Transport Maritime a Vapeur, els vaixells de la qual portaven el mateix prefix en els noms, com: Mont Everest i Mont Agel, construïts els anys 1918 i 1920 respectivament, d'unes 5.000 tones, i que anaven a Montevideo, Buenos Aires i Rosario de Santa Fe.

Tenia les oficines al carrer Reial núm. 1, i va ser, principalment, el consignatari i agent de duanes dels vaixells que portaven carbó d'Anglaterra per a la companyia importadora Hijos de José Antonin, SA, de la qual, més endavant, va ser el gerent a Tarragona.

Inserim un anunci d'aquesta empresa, de l'any 1943.



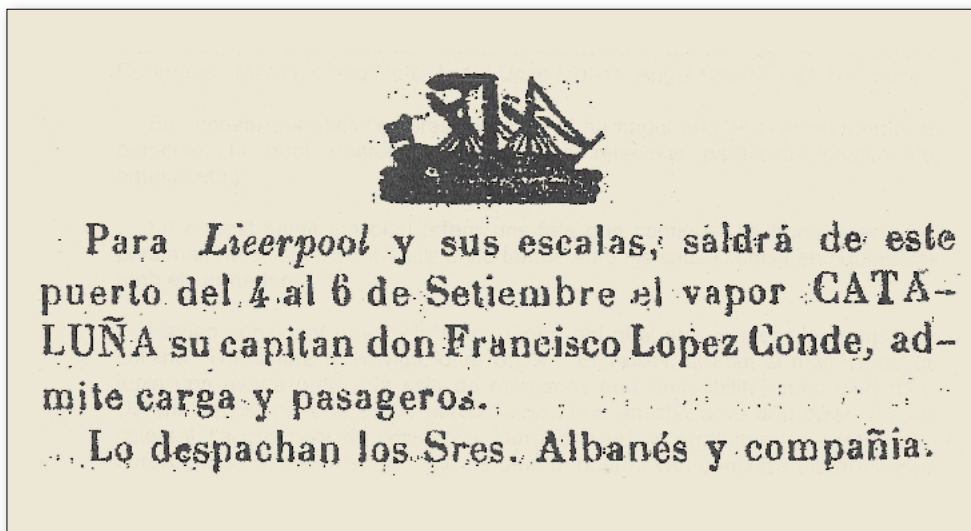
Per les seves relacions comercials i familiars va ser, respectivament, cònsol del Perú des de 1925 fins al 1964, i de Mèxic de 1932 fins al 1936. I també va ser el degà del Cos Consular a Tarragona des de 1964 fins al 1980.

Albanés y Compañía

Albanés, José

Consignataris dels quals tenim informació, com d'altres del segle XIX, pel *Diario de Tarragona*, en la seva secció «Movimiento del Puerto», la qual detallava les embarcacions entrades i sortides el dia anterior. Aquesta secció, consultada regularment, ens dóna idea de la importància dels consignataris de Tarragona d'aquella època. I aquestes dades, complementades per algun anunci, ens permeten arribar a saber qui era cada consignatari.

La primera notícia que tenim d'Albanés y Cía. és de l'any 1861 i els anys següents hem observat que tenien força consignacions i en canvi pocs anuncis. No obstant això, en reproduïm un, d'un vaixell amb un nom ben emblemàtic, publicat al *Diario de Tarragona* el 22 d'agost de 1862.



Almarine Shipping Agencies, SA

Almarine Shipping Agencies, SL

Empresa que va començar a treballar a Tarragona l'any 1977 al carrer Reial núm. 30 i, posteriorment, al carrer Vapor, i que es dedicava principalment a la consignació de vaixells. La gerència de la societat era ocupada per Salvador Franquet Fortuny.

Van complementar l'activitat fent de *brokers*,¹⁶ fins a l'any 1983 per compte de les companyies cubanes, Naviera Petrocost, Naviera Poseidon y Naviera Priomar, a les quals buscaven productes per exportar a Cuba.

Van tenir importants consignacions, principalment de vaixells discrecionals de diferents productes, especialment químics, i també alguna línia regular que portava fruita de Sud-àfrica. Les companyies armadores de les quals eren els consignataris als inicis són, entre altres, Hamburger Lloyd, Nedlloyd Panocean, Interchem Shipping, Globe Transport, Shouthern Shipping i Eurochem Shipping.

¹⁶ Broker: Comissionista, agent de càrregues i noliejaments.

A les oficines, traslladades al carrer Reial, 5-7, hi han treballat Mariano Castelltort, Josep M^a Vallverdú Cartie, Rosa Maria Franquet Roig, Albert Medina Rodríguez, Marc Moreno Dols, Ángel Bosc Molina, Ángel Berruezo Caliu i altres.

Ens consta que dins l'empresa sempre hi ha hagut una gran amistat entre el personal, la qual s'estenia a les seves relacions particulars (casaments, bateigs, etc.). En aquest sentit, em plau referir uns fets que confirmen la bona relació del personal, no solament entre ells, sinó també amb els seus clients i, en aquest cas, amb els armadors.

Havien consignat el vaixell *Capo Grifo*, del qual era armador a la companyia italiana Transmare di Navigazione, SPA. El vaixell, atracat al moll de Costa, tenia una avaria greu a la sala de màquines que l'immobilitzà més d'un mes. Durant aquest període, es va establir una bona amistat amb la tripulació i, per celebrar l'acabament de l'estada a Tarragona, es va organitzar una trobada a bord consistent en un sopar típic de peix al qual hi van concórrer els armadors, els tripulants i tot el personal d'Almarine, en total, més de 30 persones.

A partir de 30 de novembre de 1991, Almarine es transformà en societat limitada, la qual finalitzà les seves operacions l'any 2004.

Arola Sanromá, Alfredo



Professional tarragoní que s'establí a Tarragona l'any 1961 per dedicar-se exclusivament a fer d'agent de duanes.

Va començar la seva activitat a Tortosa, on també hi havia duana, però, després de poc temps, es traslladà ja definitivament a Tarragona. Obrí les oficines al carrer Espinach,

20, però aviat es traslladà a Apodaca, 34, 1r.

Es va especialitzar en despatxos duaners d'importacions d'admissió temporal de productes dels quals s'importava la primera matèria i, després, s'exportava el producte acabat, és a dir, que la manufactura es feia al nostre país i el producte acabat tornava al d'origen (fàbrica de camises Seidensticker a Tarragona i de calçat Romika a Reus).

La seva feina va incrementar-se en aquest aspecte perquè aquells anys, a Tarragona, es va iniciar la construcció de l'entramat industrial químic al voltant de la Refineria del Morell (BASF, Aiscondel, Iqua, Carbueros Messer, Asesa, etc.) i

la central nuclear a Vandellós, (FECSA), empreses que necessitaven importar la majoria de màquines i complements per a la construcció dels seus complexos industrials.

Com tots els agents, es dedicà a altres productes i matèries, tant en importació com en exportació, en funció del moment econòmic dominant i de les circumstàncies comercials dels seus clients, vells i nous, fet amb el qual, indirectament, aconseguia portar més feina al nostre port.

Precisament en aquest sentit, cal explicar que, preveient la seva intervenció com a agent de duana, va aconseguir que la fruita en conserva de la Rioja, Navarra i altres províncies del Nord de la Península, que tradicionalment s'exportava pels ports del Cantàbric amb destí a països del Mediterrani i del Pròxim Orient i de l'Orient Llunyà, s'exportés pel nostre port, circumstància que significà un sensible augment del treball portuari en totes les seves àrees: transportistes, cens de treballadors, consignataris, i també per la naviliera Condemines, que va establir com un servei regular entre Tarragona i els diferents ports de destí. Per atendre millor els seus clients, molts d'ells empreses multinacionals o altres d'àmbit nacional, va obrir sucursal a Madrid, Barcelona, La Jonquera i València.

Fent memòria dels seus col·laboradors al llarg del temps, recordem els apoderats Maties Fontbona Torres, Alfons Carles Sanz Núñez i Ramon Berrueta, els despatxadors de duana Francesc Aguilar Recasens, Josep Huguet; i, a les oficines, les secretàries Maria Masdeu i Àngela Virgili. Dissortadament, alguns d'ells, com el seu cap, Alfred Arola, ja ens han deixat fa uns anys.

L'empresa, no obstant això, encara continua en actiu regentada pels seus fills Carles i Alexandre Arola Garcia, els quals han constituït la societat, domiciliada a Barcelona, Arola, Aduanas y Consignaciones, SL.

Asfaltos Españoles, SA - ASESa



Si bé aquesta empresa no forma part del tradicional món portuari per la seva activitat, en certa manera, marginal de consignataris, no per això hem de deixar de fer una breu descripció de la seva activitat com a agent vinculat al Port de Tarragona.

ASESA es donà d'alta a l'Associació de Consignataris el juliol de 1970, malgrat que el seu pantalà estava ja acabat de feia cinc anys. En canvi, en no ser membre del Col·legi d'Agents de Duanes, dels tràmits duaners per al despatx del petroli importat en tenia cura un agent col·legiat de Tarragona. Aquesta empresa va ser la primera a tenir un pantalà propi per a l'atrada dels vaixells que portaven petroli cru i per a la desatrada dels que s'emportaven l'asfalt que produïen les seves instal·lacions industrials. Aquest pantalà es va construir l'any 1965, té una longitud de 1.300 metres i disposa d'atrador per a tres vaixells, de 7.500, 20.000 i 70.000 TPM.

El seu primer gerent va ser l'enginyer industrial Jaume Moltó Munill. De les oficines n'estava al càrrec la secretària Montse Vendrell Duran.

Jaume Moltó va formar part de la Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Tarragona, com a vocal, des de l'any 1968 fins al 1978.



VISTA AEREA DEL PENTALÓN

Benaches y Compañía

Societat domiciliada a Tarragona al carrer Reial, 25, baixos, dedicada preferentment a la consignació de vaixells. Disposem de dades des de 1888 fins a 1890 per les qual sabem que consignaven vaixells procedents i amb destinació als ports de Cette, la Rochelle, Nantes, Bordeus i Rouen (París), servei que prestava una línia regular de vapors francesos.

També van tenir la representació de l'Agència Iruretagoyena de transports marítims i terrestres combinats.

A partir de finals del segle XIX no n'hem trobat més informació.

Bergé y Compañía, SA

Empresa del Grup Bergé, el qual té l'oficina central a Madrid i una antiguitat de més de cent anys com a consignataris de vaixells i estibadors, va ser fundada a Bilbao l'any 1870 i, entre 1940 i 1960, es va estendre per tot el territori nacional obrint oficines als principals ports d'Espanya, entre ells el de Tarragona.

A partir de l'any 1975, sense deixar la seva activitat fundacional de consignataris i estibadors que ja havien ampliat, comencen a diversificar les seves activitats amb distribució de cotxes, assegurances, finances, remolcadors, transports terrestres, etc. En l'actualitat el Grup està format per més de cinquanta empreses de diversa i àmplia configuració i amb representacions i interessos econòmics a Portugal, França, Xile i Perú.

A Tarragona, inicialment, quan feien només de consignataris i estibadors, tenien les oficines al carrer de Sant Miquel, 23.

L'any 1983, en ampliar la seva activitat, van construir uns grans magatzems polivalents al moll d'Aragó, els quals tenen una superfície de 15.000 m² i una capacitat d'emmagatzemar fins a 35.000 tones de cereals, adobs i altres productes a dojo. En aquest mateix lloc hi tenen les oficines.

D'acord amb el nostre propòsit de limitar les informacions fins a l'any 1985, ometem seguir el curs d'aquesta important empresa en les seves activitats al nostre Port, com hem fet amb altres agents.

Boada Hermanos

Boada Hermanos y Cía.

Suc. de Boada Hermanos

Possiblement és l'empresa més antiga de Tarragona relacionada amb el port i amb el seu moviment comercial; primer, com a importadors i, després, com a consignataris, estibadors, etc. i també com a membres del Cos Consular.

El primer d'aquesta família, Joan Boada Tarrats, ja l'any 1843 es dedicava a la importació de pesca salada, en especial de bacallà, però alternant també amb fusta, o sigui, amb productes típics dels països nòrdics. Des de 1877, ja consignava vaixells procedents i amb destinació a Copenhaguen i Gotemburg (*Diario de Tarragona*).

L'any 1868, va comprar el llagut de 19 tones *Francisqueta*, per 5.362 escuts, a Cristóbal Mallol Huguet, de Torredembarra. En el moment de la transmissió, la nau es trobava al port d'Orà i, a la tornada, li canvià el nom pel de *Dolores Boada*, la seva filla.

A la seva mort, l'any 1887, el succeïren en el negoci els seus fills Mateo José i Eugenio Boada Barbé, els quals van treballar comercialment amb la rúbrica Boada Hermanos, i van donar un gran impuls a la societat Boada. El germà Mateo José havia viscut un temps a Noruega i a Anglaterra, coneixia, per tant, els respectius idiomes, element de treball fonamental per als negocis amb països estrangers. Va ser, per aquest motiu, corredor intèrpret marítim, amb domicili a Apodaca, 40.



Per l'anunci que reproduïm, inserit a les últimes pàgines del llibre *Nueva guía de Tarragona y su Provincia* d'Ángel del Arco, de l'any 1912, veurem que era consignatari de línies marítimes del nord d'Europa, sense deixar els seus orígens d'importador de pesca salada.

Consignaven vaixells procedents de diversos ports: Viburg, Aba, Marsella i Bergen, amb bacallà de Noruega; Cardiff, amb carbó; Catània, amb sofre, i els reexpedien amb destí a Gotemburg, Helsingfors (Hèlsinki), Cristiania (Oslo) amb oli, vi, avellanes, etc.

L'any 1914, va morir el soci Mateo José Boada Barbé, titular, amb el seu germà Eugeni, de la Sociedad Privada Boada Hermanos (1887-1914) i, per consegüent, en tractar-se d'una societat de caràcter personal, es va dissoldre.

En substitució, i com a continuadora de l'anterior, l'any 1915 se'n constitueix una altra amb el nom de Boada Hermanos y Cía., de la qual són socis Eugeni Boada Barbé i el seus nebots, Josep i Joan Boada Piqué, fills de José Mateo. L'any 1923, va morir el soci Eugeni i, l'any 1925, es va dissoldre la companyia.

Un temps després, es constitueix una nova societat personal amb l'antic nom de Boada Hermanos (1925-1934), formada pels germans Josep i Joan Boada Piqué, que té activitat fins a 1934, data en la qual es transforma en la definitiva empresa individual Suc. de Boada Hermanos (1934-1980), amb domicili al carrer d'Apodaca, 40, al front de la qual hi han estat el titular, Josep Boada Piqué; i, després, el seu fill Fernando Boada Aragonés, fins que l'any 1980 s'associa amb l'empresa Bull, de Barcelona, per formar una societat consignatària, Bull-Boada, SA, la qual va quedar inoperant i dissolta l'any 1990. L'any 1981, va formar part de l'estibadora Transbull Tarragona, SA, la qual s'incorporà a la nova societat Estibas Tárraco, SA, el mateix any.

Professionalment, els Boada s'han caracteritzat per les seves relacions comercials amb el països nòrdics, Suècia, Noruega i Finlàndia. Han consignat les companyies Rederi AB, Svenska Lloyd, Svenska Orient Line, de Gotemburg; les Torm Lines i la Nordana Line de Copenhagen, la Ferd Olsen & Co., i la Wilh Wilhelmsen d'Oslo i la Finland Steamship Company Ltd. i la Finska AB d'Hèlsinki.

Van començar, com hem explicat, amb les importacions de pesca salada, especialment del bacallà i, més endavant, amb altres productes nòrdics, fusta, pasta

per fer paper i acers i, en les exportacions, les tradicionals del nostre port, vi, especialment de la Rioja, i dels fruits secs, ametlla i avellana, i oli del Camp de Tarragona.

Durant aquest anys, tant Josep Boada Piqué com el seu fill Fernando, han ocupat càrrecs a la Junta del Port, a l'Associació de Consignataris i a la Cambra de Comerç, de la qual Josep Boada va ser president de 1930 a 1933. I, al seu despatx, hi han treballat Ramon Huguet, com a apoderat, acompanyat per Octavi Dalmau i Carles Pallac, a les oficines; i, al port, Josep Maria Miró, Tomàs Monguió, Joan Enseñat i Bernat Morro, entre altres.

La família Boada, precisament per la seva vinculació amb el port i les seves importacions, ha tingut una gran relació amb el Cos Consular. Joan Boada Tarrats va ser cònsol d'Hondures de 1872 a 1888, i el seu fill, Eugeni Boada Barbé, ho va ser de 1889 a 1902. De Suècia, Mateo-José Boada Barbé, de 1909 a 1914; José Boada Piqué, de 1915 a 1961 i Fernando Boada Aragonés, de 1961 a 1994. De Finlàndia, Joan Boada Piqué, de 1922 a 1963; i Fernando Boada Aragonés, de 1964 a 2004, data en la qual han tancat la majoria de consolats, tret dels de les grans capitals.

Borràs Llauradó, Emilio

La primera informació de què disposem és de l'any 1885, al *Diario de Tarragona* i, en anys successius, a la secció «Movimiento del Puerto», com a consignatari de vaixells, amb domicili a la plaça Olózaga.

Reproduïm un anunci de l'any 1889.



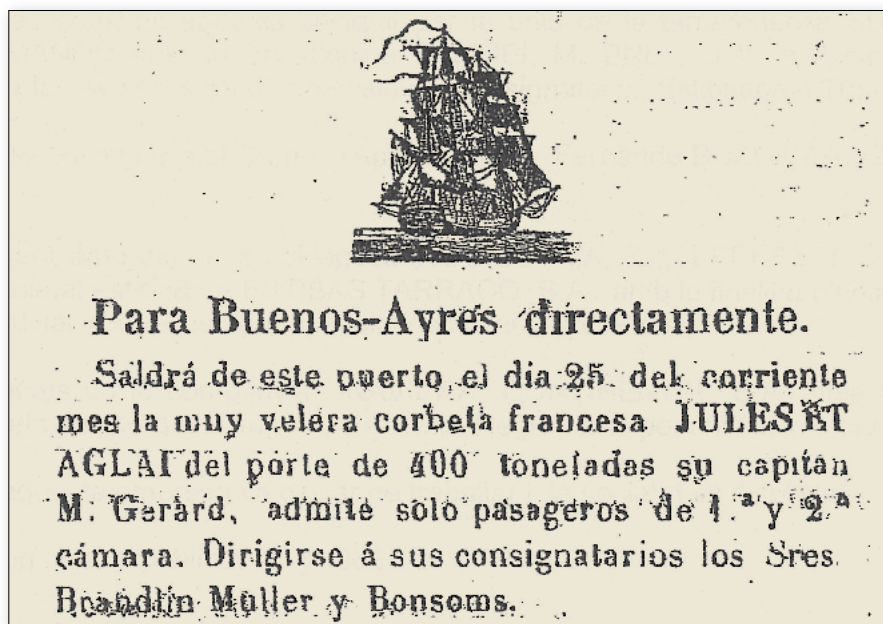
Cronològicament més tard, a l'Arxiu del Port hi ha constància de la seva activitat dels anys 1902 a 1906. Durant aquest període, consignava una línia regular que portava vi a Cette i Marsella, i tornava a Tarragona amb bocois buits, a un ritme de cinc viatges setmanals.

A més, havia consignat altres vaixells procedents de ports estrangers, dels Estats Units, Nova Orleans, segurament portant fusta de roure per a la construcció de dogues per fer bocois. També en va consignar altres del sud de Rússia, del mar Negre, de Rotterdam, etc.

Si bé en aquest Arxiu no hi ha més informació d'ell a partir del juliol de 1907, ens consta que anys posteriors encara actuava com a agent de duanes (AR).

Braendlin, Muller y Bonsoms

Empresa tarragonina del segle XIX, la qual ja l'any 1864 es dedicava a la consignació de vaixells, com podem comprovar per la publicitat que donaven de la seva representació de vaixells francesos que anaven a Sud-amèrica directament.¹⁷



I, com la majoria dels seus col·legues d'aquelles dates, a més de consignataris eren comerciants capitalistes i moltes altres coses.

Anys després, les firmes Muller i Bonsoms, separades, es van dedicar al comerç i a l'exportació de vi.

Bull-Boada, SA

L'any 1980, es constituí aquesta societat per la unió de la tarraconense Suc. de Boada Hermanos amb la barcelonina Samuel M. Bull, SA, amb l'objectiu de seguir i ampliar la seva tradicional professió de consignataris, estibadors i transitaris.

La direcció de l'oficina era al carrer d'Apodaca, 27 i Fernando Boada Aragonés n'era el gerent.

L'any 1981, junt amb els seus col·legues Transcoma, SA i Pérez y Cía., van constituir la societat estibadora Estibas Tárraco, SA amb la finalitat d'unir mitjans materials i estalviar despeses, que en molts casos eren triplicades. Eren els agents de la companyia Naviera Continental, SA, línia regular que feia els ports del nord d'Europa i els del mar Negre, amb periodicitat mensual.

L'any 1989, aquesta empresa va deixar de treballar i la societat es dissolgué el 1990.

Reproduïm un anunci publicat l'any 1985.



BULL-BOADA, S.A.

**CONSIGNATARIOS
DE BUQUES**

Apodaca, 27, 1º
43004 TARRAGONA
Tel. (977) 22 49 11
Telex: 56496 bubo e

**SERVICIOS REGULARES LIBRANDO
CONOCIMIENTOS DIRECTOS Y CON
FLETE CORRIDO PARA TODOS LOS
PUERTOS DEL MUNDO**

Antonio Cabrero SA Cabrero Cáceres, Antonio Cabrero Lahoz, Antonio

L'any 1963, va establir-se a Tarragona aquesta societat, segons consta en el llibre d'actes de l'Associació de Consignataris. L'empresa procedia de Melilla, i va venir a Tarragona acollint-se a unes facilitats governamentals d'aquella època.

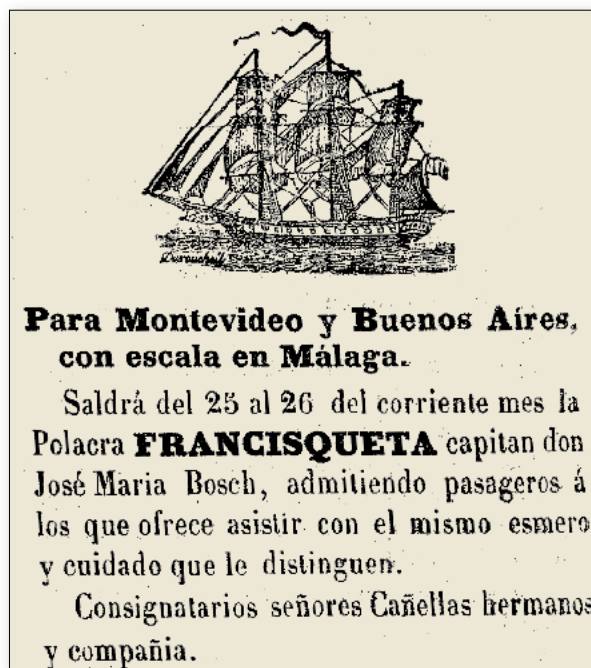
Gairebé no tenien feina de consignatari, en canvi tenen alguns clients importants, especialment estibadors i transitaris als quals els fan el despatx de duana. Tenen l'oficina al carrer d'Apodaca núm. 3. José Mellado n'és el gerent, i els agents de duanes han estat Antonio Cabrero Cáceres i, a partir de 1970 (CAD), el seu fill Antonio Cabrero Lahoz.

Cañellas Hermanos y Cía.

Empresa de la qual hem tingut notícies a través dels diferents anuncis i de la informació marítima habitual del *Diario de Tarragona* a partir de l'any 1862, a l'exemplar del dia 23 d'octubre del qual hi ha l'anunci que reproduïm.



Durant els anys següents, fins al 1875, on arriben les nostres dades, Cañellas Hermanos y Cía., van rebre i expedir vapors, bergantins, pollacres i pailebots a diferents ports, tant nacionals com estrangers, amb certa regularitat i importància. També consignaven la pollacra *Francisqueta* amb destí a Montevideo i Buenos Aires. Vegem l'anunci del 12 de març de 1861.



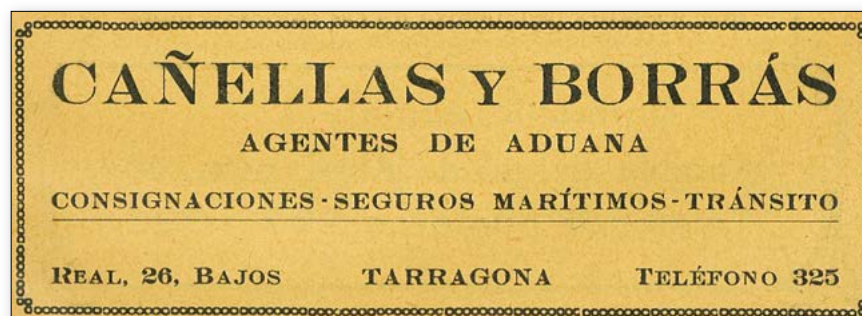
Cañellas y Borrás

Cañellas Vilar, Joan Ramon

Empresa de curta trajectòria comercial. S'establiren l'octubre de 1924¹⁸ i em consta que van acabar l'any 1936. Tenien les oficines als baixos del carrer Reial núm. 26, i els socis eren Joan Ramon Cañellas Vilar i Josep M. Borràs Martori, tots dos, de famílies tarragonines.

Joan Ramon Cañellas va ser vocal de la Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Tarragona de l'any 1934 al 1936; i Josep Maria Borràs, tresorer del Col·legi Oficial d'Agents de Duanes de Tarragona, de 1925 a 1930 i vocal de la mateixa institució de 1934 a 1936.

Inserim l'anunci que es publicà l'any 1928 a la *Guía Económica de la Provincia de Tarragona*.



A partir de 1941 i fins al 1951, treballà a Tarragona de consignatari, Joan Cañellas, del qual no hem pogut obtenir més informació, però tot fa suposar que va ser el continuador de Cañellas y Borràs, el fill de Joan Ramon.

Anys més enrere, Lluís Cañellas Torras va ser cònsol de Costa Rica des de 1882 fins a 1911. Probablement, era l'antecessor d'aquesta família i un dels titulars de Cañellas Hermanos y Cía.

Carabia, Vicente

Carabia, Viuda e Hijos de Vicente

Carabia, Irene Vidal Viuda

Del fundador de l'empresa Vicente Carabia no n'hem trobat cap referència de la seva activitat com a consignatari de vaixells. La primera notícia que en tenim és de l'any 1862, precisament, de l'anunci que el *Diario de Tarragona* va publicar el 23 d'octubre, a nom de Viuda e Hijos i que, pel seu indubtable interès, reproduïm.



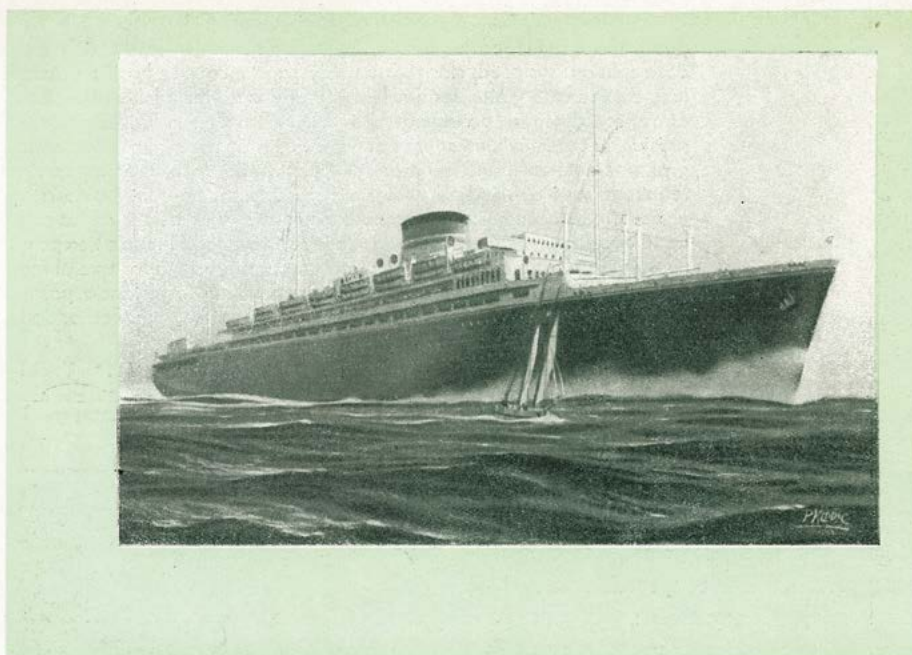
Anys després, el 1872 i el 1873, la raó social canvià i passà a anomenar-se Irene Vidal, Vda. Carabia, rúbrica amb la qual el cognom Carabia va seguir treballant.

Del període 1867 a 1881, hem localitzat uns agents de duanes amb el nom de Viuda Carabia i Eduardo Tapies, volem suposar que eren els que feien el despatx de duana de la firma de consignataris Carabia.

Carandini, Emilio

Empresari italià que va ser uns anys a Tarragona, durant els quals va fer de consignatari. Tenia l'oficina a la plaça Olózaga, núm. 12. Es va donar d'alta a l'Associació de Consignataris l'any 1935, malgrat que ja treballava des de 1931 a Tarragona i el 1928 a Barcelona.

Era l'agent de les companyies navilieres Italia, Navigazione Libera Triestina, SA, Lloyd Triestino i Adria i també ho era de la SA Navigazione Aerea, Ferrocarriles Italianos del Estado i Compagnia Italiana di Turismo. Reproduïm un anunci de l'any 1933.



EMILIO CARANDINI
C O N S I G N A T A R I O D E B U Q U E S

A més de consignatari, era el cònsol d'Itàlia. Tot fa suposar que el fet de ser consignatari de vaixells d'armadors i de línies italianes, era una facilitat per tenir el consolat d'Itàlia a Tarragona. O potser al revés.

Va treballar fins a 1941. L'any 1940, va traslladar les seves oficines i el Consolat a la Rambla Nova, a l'antic edifici de la casa Ventosa, on ara hi ha la Delegació d'Hisenda, al costat del Col·legi Teresià.

Carbonell, Lorenzo

Com d'altres consignataris, tenim informació de Carbonell pels anuncis que regularment feia al *Diario de Tarragona* durant el segle XIX.

En aquest cas, en reproduïm un dels molts d'ell que hem trobat, el publicat el divendres 5 d'abril de 1862. Hem escollit precisament aquest perquè el nom del vapor era *Tarraconense* i, com els altres vapors de la competència, en el viatge a Barcelona també feia escala a Vilanova i a Sitges, i en el que anava a Tortosa també feia escala a Amposta.

Cal suposar que si aquest mitjà de transport per mar el feien al mateix temps diverses navilieres, devia ser perquè el viatge per camins o carreteres resultava més lent, més pesat i possiblement més perillós.





VAPOR-CORREO EL CATALAN.

Saldrá para Valencia todos los jueves á las cuatro de la tarde.

Lo desquacha don Lorenzo Carbonell.

A més de consignar vapors de càrrega i viatgers, també ho feia amb llaguts amb destí a ports del Mediterrani: València, Castelló, Alacant, etc., segons informació que hem trobat al *Diario de Tarragona* referent als anys 1865 i 1868.

Hem de fer menció que l'any 1867 ja era agent de duanes (EIE).

Carey Hermanos

Consignataris de vaixells tarragonins, els quals, com la majoria de consignataris d'aquella època, procedien del comerç de determinats productes que importaven o exportaven per mar.

Revisant les informacions del *Diario de Tarragona* de les dècades 60 i 70 del segle XIX, a la secció diària de «Movimiento del Puerto», surt amb molta freqüència el nom d'aquests agents portuaris.

No hem pogut trobar cap informació gràfica d'aquesta empresa, en què s'expliqués el nom del vaixell, els ports de destí i la probable data de sortida.

CAREY HERMANOS Y COMPAÑÍA.

Tarragona, calle Robledo, núm. 9, y San Fructuoso, núm. 8.

Comerciantes en frutos del país y extranjeros, especialmente vinos comunes y generosos, aguardientes, avellanas y almendras.

Comisiones de compra y venta. --- Consignaciones de buques y mercancías.

EL SOCIO D. MIGUEL NETTO Y ROCA ES VICE-CONSUL DE

SUECIA Y NORUEGA.

Codemar

Codemar, SA

Codemar-Iberbulk, SA

Empresa creada per fer exclusivament d'estibador, la qual va néixer l'any 1962 per voluntat de dos consignataris en el seu afany d'estalviar les despeses que representava el fet que cadascú d'ells tingués una colla sempre a punt, malgrat que algunes o moltes vegades la tenien parada per falta de vaixell.

Els iniciadors foren Macià Mallol i Romeu i Cia. Aquesta nova empresa va funcionar com a privada i personal des de la seva fundació, l'any 1962, i el seu nom era la unió de Colla de Mallol i Romeu, CODEMAR.

A més de la feina habitual dels seus fundadors, CODEMAR va tenir la concessió del treball que es realitzava als magatzems, creats l'any 1966, on es despatxaven els camions TIR.

L'any 1972 es constituí com a societat anònima amb motiu de l'entrada de dos nous socis, Transportes, SA i Comercial Combalia Sagrera, SA. Més endavant, encara hi entraren dos socis més: Marítima del Mediterráneo, SA i Marítima Merele, SA.

Durant el primer període, Josep M^a López Illa va ser-ne el gerent i Jordi Recasens, el cap d'administració. I, a partir de 1977, Recasens passa a fer de gerent, fins a 1981. Aquest any hi ha una ampliació de capital que la cobreix l'empresa barcelonina Saport Estibadores, i s'incorpora a Tarragona un nou gerent, Manuel Ángel Cabo Fernández, procedent de la casa Saport.

CODEMAR, SA, els anys 80 va ser l'estibadora d'importantes companyies estrangeres, entre elles l'argeliana CNAN, la xinesa Cosco i la russa Sovfracht.

Durant el període que va de 1971 a 1985, que és el que acabem de descriure, van treballar a CODEMAR, com a cap de colla, Francesc Masip; caps d'operacions o capatassos, Jaume Pallarès, Víctor González i Jaume Campos; confronta, Josep M^a Ricomà, i ajudants, Esteve Sesplugas, Teodosi Simó, Francesc López i els germans Ramon i Josep M. Gual.



Actualment, l'empresa es diu CODEMAR-IBERBULK, SA, ja que va unir-se amb la barcelonina IBERBULK, amb participació de capital francès. Forma part de l'estatal tarragonina ESTARRACO, SA.

Comas y Ribas, SA

Empresa que va venir de Barcelona a Tarragona l'any 1983. És la continuadora de Cabané y Ribas, que treballava per a les companyies de gas i de ferrocarril que consumien carbó. Va tenir oficina oberta al carrer Reial núm. 42, entresòl, 2^a.

Es van especialitzar en la consignació i desestiba de vaixells que portaven carbó, segurament la mateixa naviliera que operava amb ells a Barcelona.

A més, durant uns anys van ser els consignataris de la Compañía Naviera Cearl-bulk Ltd., que servia una línia regular mensual amb l'Aràbia Saudita.

Treballaven molt poc i per bé que no van tancar les oficines, només hi mantenien un mínim de personal. Finalment, l'any 1991, van tancar, atès que va ser assimilada per un grup francès.

Comercial Combalía Sagrera, SA

Empresa que inicia les seves activitats a Tarragona l'any 1923, sucursal de la casa mare radicada a Barcelona, Via Laietana, 19, d'una gran tradició i antiguitat dins el món portuari. Tenia sucursals a Madrid, Port-Bou, València i Irun. A Tarragona, les oficines les tenien al carrer d'Apodaca núm. 30. Fins a l'any 1952 en què es va jubilar, Santiago Ventura Coll va ser-ne el gerent a Tarragona.

La seva principal activitat, a més de ser agents de duanes, va ser fer de consignatari i de transitari. Per poder realitzar amb facilitat la seva funció de transitari, de la qual s'havien especialitzat en la importació i distribució de productes per a l'agricultura, en especial d'adobs de diferents classes i qualitats, l'any 1956, van construir uns magatzems de més de 5.000 m² al carrer de Francesc Bastos de la nostra ciutat.

Entre les companyies navilieres que hi van treballar, cal fer especial menció de DG Neptun i Hansa Line, de Bremen, R Sloman & Cia i OPDR, d'Hamburg, Naviera ZIM, d'Israel i l'espanyola Naviera Pinillos.

Com totes aquestes empreses, van necessitar i tenir un competent equip de professionals. Citem a continuació l'equip directiu i el personal d'oficina i de port:

gerent, Josep Teixell Gasol; apoderat, Leandre Campabadal Serra; cap de tràfic i de relacions estrangeres, Pere Huber Hill; Albert Cuadras, cap de trànsits, i despatxants, Josep Casajuana, Jordi Masip (importació) i Gabriel Simó Ferré (exportació). Al moll, hi tenien una colla portuària de la qual eren caps Joan Baptista i Eugeni Ricomà; i de la colla d'estibadors n'eren caps Pau Campos, Bernat Moreno i Antoni Palau.

Per conveniències de la casa principal de Barcelona, es va tancar la sucursal tarragonina l'any 1986. Reproduïm aquest petit anunci publicat l'any 1985, i un de l'any 1928.



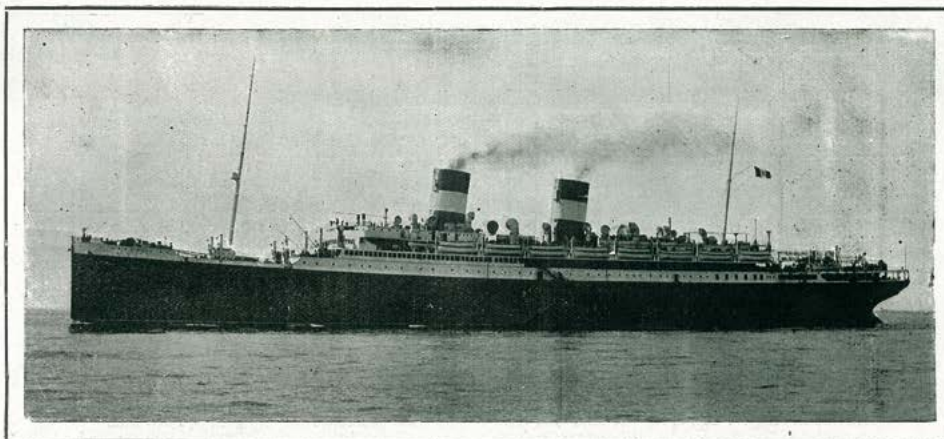
Comercial Combalía Sagrera, S.A.

CASA CENTRAL: 08003 BARCELONA
Vía Layetana, 15 entlo. - Tel. 319 07 12 (10 líneas)
Tx. 54704/52978 ccssa - Telegr. BERGON - Telefax: 315 12 56
ALMACEN DE DEPOSITO Y DISTRIBUCION:
 Zona Franca, calle Z, Sector M - 08004 BARCELONA
 CONSIGNATARIOS DE BUQUES - AGENTES DE ADUANA COLEGIADOS -
 TRANSPORTES INTERNACIONALES - TRANSITARIOS - ALMACENES DE
 DEPOSITO - SEGUROS - OPERACIONES PORTUARIAS

Sucursales:
28014 MADRID - Antonio Maura, 5 - Tel. 222 76 67 - 222 74 66/67 - Télex: 22036
43004 TARRAGONA - Apodaca, 30 - Tel. 23 53 12 - Telex 56442
17497 PORT BOU - Méndez Núñez, 16 - Tel. 25 03 25
46011 VALENCIA - Escalante, 20 - Tel. 323 08 14/44
20300 IRUN - Hendaya, 7 - Tel. 61 72 43 - Telex 38429

Servicios directos y regulares desde Barcelona:

NAVIERA PINILLOS, S.A., Madrid semanal a Islas Canarias
HAPAG LLOYD - Hamburgo - Servicios regulares para: GOLFO PERSICO, MAR ROJO, OCEANO INDICO, INDONESIA, ESTADOS UNIDOS, CANADA, CARIBE, MEJICO, VENEZUELA, COLOMBIA, CENTROAMERICA, BRASIL
NIPPON YUSEN KAISHA - N.Y.K. Line Tokyo. Servicio decenal contenedorizado, P. Kelang, Singapore, Keelung, Kobe, Tokyo, Bangkok, Osaka, Yokohama.
EIMSKIP - THE ICELAND STEAMSHIP COMPANY LTD. Servicio semanal, convencional y containerizado - ISLANDIA.
PAC LINE. Salida quincenal directa a AUSTRALIA/N. ZELANDA.
Agentes de Hansetainer - Hamburgo: Compañía de alquiler de contenedores.
 SERVICIO MARITIMO A TODOS LOS PUERTOS DEL MUNDO, LIBRANDO
 CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE Y FLETES CORRIDOS



NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA

Línea Norte-América Express

SERVICIO RAPIDÍSIMO DE GRAN LUJO

"AUGUSTUS"

Gran express de lujo de 35.000 toneladas, 4 motores; 4 hélices: 22 nudos. La mayor nave a motores del mundo.

El "Augustus" es el más lujoso y rápido transatlántico actualmente en servicio entre el Mediterráneo y Nueva York (escala en Gibraltar).

"ROMA"

Gran express de lujo de 35.000 toneladas, 4 máquinas; 4 hélices: 22 nudos.

Salidas regulares de Génova, con escalas en Gibraltar. Travesía de Gibraltar a New York, 6 días. Todas nuestras Agencias expenden pasajes para embarcar en Gibraltar.

Línea Sud-América Express

SERVICIO RÁPIDO DE GRAN LUJO

"DUILIO"

Gran express de lujo de 27.000 toneladas, 4 máquinas; 4 hélices: 22 nudos. El mayor navío de Barcelona a Sud-América.

"GIULIO CESARE"

Gran express de lujo de 24.000 toneladas, 4 máquinas; a turbina; 4 hélices: Velocidad horaria 22 nudos.

"COLOMBO"

Gran transatlántico de 14.000 toneladas, 2 motores; doble hélice.

Salidas regulares de Barcelona para Río Janeiro, Santos, Montevideo y Buenos Aires. Travesía a Río Janeiro: 10 días. Clases: Lujos, Segunda y Tercera.

Línea Centro-América Pacífico

SERVICIO RÁPIDO POSTAL DIRECTO

"ORAZIO"

Transatlántico a motores de 16.000 toneladas, 2 motores; 3 hélices: Velocidad 12 millas.

Este servicio es mensual y directo, tomando pasajeros y mercancías en Barcelona, para todos los puertos de VENEZUELA, COLOMBIA, PANAMA, COSTA RICA, ECUADOR, PERU Y CHILE.

"VIRGILIO"

Transatlántico motor de 16.000 toneladas, 2 motores; 3 hélices: 15 millas horarias.

Ambos novísimos y rápidos transatlánticos están contruidos especialmente para viajes a países tropicales, tanto por lo que se refiere a las comodidades del viaje en largas travesías como conservación de la carga.

Todos los buques de nuestras líneas cuentan con suntuosas instalaciones de cámara. Tercera clase con camarotes, salón comedor, sala para señoras, médico español, etc. En los transatlánticos para sud-América se sirve comida española en tercera clase.

Línea comercial Centro-América-Pacífico. Además del servicio postal rápido, disponemos periódicamente salidas de Barcelona de nuestros cargo-boats "Posillipo", "Equateore", "Vittorio Veneto", "Stromboli" y "Tirso".

Línea regular Italia-Australia. Con salidas fijas mensuales para Fremantle, Adelaide, Melbourne, Sydney y Brisbane, admitiendo mercancías con conocimiento directo desde todos los puertos de España, vía Génova.

Líneas regulares Postales Sitmar. Servicio rapidísimo para EGIPTO, GRECIA, TURQUÍA, PALESTINA, SIRIA, MAR NEGRO Y DANUBIO. Viajes turísticos por el mediterráneo Oriental y el Golfo de Nápoles, por los buques "Ausonia", "Esperia" y "Giovanna". Salidas fijas de Génova de los vapores de la Società Italiana di Servizi Marittimi (S. I. T. M. A. R.). Expedimos conocimiento directo desde cualquier puerto español para todos los puertos de los países indicados.

Viajes y Turismo "C. I. T." Agencia oficial de los Ferrocarriles Italianos del Estado. Billetes de Ferrocarril. Pasajes Marítimos. Billetes de Líneas Aéreas, excursiones colectivas. Viajes a forfait, etc.

AGENTES GENERALES EN ESPAÑA:

"ITALIA AMERICA"

SOCIEDAD DE EMPRESAS MARÍTIMAS

BARCELONA: RAMBLA SANTA MÓNICA, 1-3. TELÉFONOS, 3291 A. - 669 A. Y 4521 A. - DIRECCIÓN TELEGRÁFICA, "ITARICA"

AGENTES EN TARRAGONA

Plaza de Olózaga, 10 COMERCIAL, COMBAJIA-SAGRERA, S. A. Teléfono n.º 4

Consignaciones Catalanas, SA – CONCASA

Societat constituïda a Barcelona, que obrí una sucursal a Tarragona. És una empresa consignatària, estibadora i transitària dedicada preferentment al transport de cotxes, tot i que al començament, l'any 1983, havien consignat vaixells que portaven troncs de fusta, de la Guinea Espanyola, per a una fàbrica de taulers contraplacats que hi havia a la carretera de Reus, Alena, SA, ara ja tancada.

Es tracta d'una companyia filial de Naviera Suardiaz que va iniciar les seves operacions a partir de 1983 carregant cotxes procedents de l'Opel de Saragossa i de la Renault de Valladolid i Palència, en uns vaixells propietat de l'esmentada naviliera, el *Goya* i el *Sancho Panza*, els quals carregaven setmanalment als molls de Lleida i d'Aragó, amb una capacitat de transport d'uns 500 vehicles cadascun. Anaven al països àrabs i als nord-africans.

En anys posteriors han consignat la Compañía Valenciana de Navegación i Líneas Españolas Marítimas (bimestrals) i la Vasco Madrileña de Navegación, la Compañía Naviera Buma Lina i la Compañía Brest (mensuals).

Les primeres oficines i els primers treballs van ser al carrer Ramon i Cajal, amb Andrés López de director, acompanyat per Carlos Herrando i Jesús Gutiérrez. Posteriorment, passaren a Apodaca, 40. També, per a la càrrega de cotxes, igual que altres consignataris, han tingut la seva colla amb el seu capatàs i el seu cap, Josep Vico.



CONCASA

Avda. Ramón y Cajal, 31, 1º - D
Teléfono: (977) 228711 - 228712

Consignatarios de buques - estibadores - transitarios

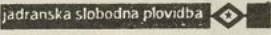
CONSIGNACIONES CATALANAS, S.A.
A08625873

43001 TARRAGONA
Télex 56593 CCTA E

AGENTES DE:



OMEX Miembro del MED-CLUB
Shipping Company Limited
(Orient Mediterranean Express)
FAR EAST CONTAINERS SERVICE
SINGAPORE HONG KONG BUSAN TOKYO KOBE KEELUNG
PORT KLANG



jadranska slobodna plovidba
YUGOSLAV GREAT LAKES LINE
MONTREAL TORONTO MILWAUKEE CHICAGO TOLEDO



POLIBERIA, S.L.



SUDAN SHIPPING LINE
PORT SUDAN
LINEA MAR ROJO
Admitiendo carga convencional, containers y material flotante para
ADABA, JEDDAH, HOEDEDAH y PORT SUDAN



SPLOŠNA PLOVBA
DUBLIN - JUGOSLAVIA
WEST AFRICA Container Line
DOUALA, LAGOS y MATADI



LINEAS ECOA
LINES



**TRANSPORTACION
MARITIMA MEXICANA S.A.**
LINEA GOLFO DE MEXICO
VERACRUZ, TAMPICO, COATZACOALCOS



POLISH OCEAN LINES
WORLD WIDE REGULAR SAILINGS
Tripoli/Benghazi (Libia), Puertos
Polacos y Norte Europa



Aquilar de contenedores
ITEL
Container Internacional B.V.



JUGOLINJA
BUENOS AIRES, RIO DE JANEIRO y SANTOS



VAPORES SUARDIAZ



**GENERAL MOTORS
ESPAÑA, S.A.**

Consignaciones y Tránsitos

Consignaciones y Tránsitos, SA

Empresa individual establerta a Tarragona l'any 1940, vinculada a la família Merelo de Barberà, especialment al germà Francisco, la qual treballà, principalment, com a consignatària de la companyia Transmediterránea, SA, en aquelles dates, propietat de l'empresari mallorquí, Joan March.

Va ser alta a l'Associació de Consignataris l'any 1940 i es donà de baixa el 20 d'octubre de 1949. Ja s'havia constituït en societat anònima el 4 d'octubre de 1944, i els socis eren Enrique Maynés Sostres, de Madrid i Francesc Huguet Jordà i Emili Prunera Coll, de Tarragona.

El seu gerent i cap a Tarragona va ser Víctor Merelo de Barberà, acompanyat a les oficines pels socis Huguet i Prunera.

Quan aquesta empresa es va donar de baixa oficialment, o sigui, quan la societat es va dissoldre el 9 de novembre de 1949, la consignació de la Transmediterránea i la representació de la seva societat comercial Aucona passà a l'empresa Marítima Merelo, SA de la qual n'era director gerent l'esmentat Víctor Merelo. El seu germà Francisco, resident a Madrid, seguí dins el món marítim en la seva vessant d'armador. Va adquirir el motoveler *Maria Núria*, de 250 tones, la motonau *Maria Antonieta* de 350 i el vapor *Enrique Maynés*, de 1200 tones.

Consul y Compañía, Peter

Consignatari que, pel seu nom, feia suposar que era anglès. No obstant això, hem vist un anunci seu de l'any 1869 al *Tarraconense* que s'anunciava com Pedro. D'ell hem trobat una àmplia informació gràfica durant l'any 1873 al *Diario de Tarragona*. Després no n'hem obtingut més informació.

Reproduïm quatre anuncis per a diferents destinacions, publicats el mateix dia a l'esmentat diari, el 6 de març de 1873.

L'any 1867, Pedro Cónsul tenia un establiment d'efectes navals a la plaça Fernando VII (EIE).



PARA LONDRES.

A últimos del presente mes saldrá para dicho punto el buque de 1.ª clase *Christiane*, admitiendo un pico de carga á fletes.

Informarán los señores Peter Consul y compañía.

PARA GLASGOW.

A últimos del presente mes saldrá para dicho punto el buque de 1.ª clase *Gefion*, admitiendo un pico de carga á fletes.

Informarán los señores Peter Consul y compañía.

PARA FILADELPHIA.

A últimos del presente mes saldrá para dicho punto el buque de primera clase *Iduna*, admitiendo un pico de carga á fletes.

Informarán los señores Peter-Cónsul y compañía.

PARA HAMBURGO.

A mediados del presente mes saldrá para dicho punto el buque de primera clase *Industrie*, admitiendo un pico de carga á fletes.

Informarán los señores Peter-Consul y compañía.

Corbella, José María

Corbella y Cía., Francisco

Antic comerciant tarragoní que, a la meitat del segle XIX, com molts altres d'aquella època, va ampliar les seves activitats comercials amb les de consignatari. Va exercir des de 1861 fins a 1865 i, a partir d'aquesta data, és la societat la que segueix la seva activitat, que amplià amb la d'agent de duanes.

Inicialment, tenia l'oficina al carrer de Mar, 3, però l'any 1865 la traspassà al carrer d'Apodaca, 20.

Reproduïm un anunci publicat al *Diario de Tarragona* el dia 14 de gener de l'any 1865.



Vapores de Casanovas y compañía de Sevilla.

Línea fija de Levante.

PARA BARCELONA Y MARSELLA.

El día 1.º del mes entrante saldrá de este puerto el vapor español TAMESIS, su capitán don Sebastian Pablo, admitiendo carga y pasajeros.

Consignatario don Francisco Corbella, Apodaca, 20.

Estibas Tárraco, SA

Societat estibadora, com diu el seu nom, que l'any 1981 van formar les empreses Bull Boada, SA, Transbull Tarragona, SA, Transcoma, SA, Pérez y Cía., (Cataluña), amb la finalitat de fer d'estibadors de les feines d'aquests consignataris i possiblement d'altres que no n'eren socis. L'any 1984, s'integrà a aquesta societat l'empresa Transportes y Consignaciones Marítimas, SA.

De l'any 1981 fins al 1984 van tenir les oficines al carrer Castellarnau, 14, 5è i, a partir d'aquesta data, es van traslladar al carrer Vapor núm. 8, de Tarragona. El seu objectiu era estalviar despeses en les operacions d'estiba i desestiba de les seves empreses i, en definitiva, dels seus clients, en annexionar i reduir mitjans personals o materials, ja que, amb certa freqüència, alguns restaven inoperants. Només va funcionar uns anys. Tenia de gerent Álvaro Bazán. L'any 1988, es va integrar a la Societat Estatal d'Estiba i Desestiba del Port de Tarragona.

Explotaciones Portuarias, SA – EXPOSA

Empresa constituïda l'11 d'abril de 1975 amb una gran finalitat: crear a Tarragona una important empresa estibadora, formada pels actuals consignataris i cofinançada per altres capitalistes relacionats amb el món marítim, per tal d'evitar que el Port de Tarragona perdés el tren en el nou moviment comercial dels contenidors que ja es preveia de gran futur.

Aquesta ambiciosa però inequívoca i clarivident idea, comportava altres implicacions que en certa manera no eren pròpies dels consignataris, com era la necessitat de l'existència d'un gran moll amb tot l'equip que requereix especialment el moviment dels contenidors, i també d'altres productes sòlids que normalment passen per un port. Això, en aquelles dates, Tarragona no ho tenia, i sembla que, de moment, la construcció d'aquest moll no entrava en els projectes immediats de la Junta d'Obres del Port.

José Vilar Guix, consignatari, estibador, transitari, agent de duanes, etc. va aconseguir reunir un grup de persones que compartien el seu punt de vista en aquesta idea i, per portar-la a terme, va constituir la societat Explotaciones Portuarias, SA (EXPOSA), amb domicili comercial a Tarragona, carrer de Pere Martell núm. 23. Formaven part d'aquesta societat, junt amb Vilar, altres consignataris de Tarragona i uns socis de cert prestigi de Barcelona i de Madrid.



explotaciones portuarias, s.a.

TERMINAL MARITIMA PUERTO TARRAGONA



Características e instalaciones

Superficie: 126.109 m²

Línea de atraque: 428 ml.

Calado: -14,40 ml.

Almacenes: 20.000 m²

Explanadas: 84.000 m²

Grúa portainer de 40 tns. - Grúas pórtico de 12 a 28 Tm. de potencia de elevación - Pulpos electrohidráulicos - Cucharas electrohidráulicas - Carretillas elevadoras hasta 40 Tm. de potencia de elevación - Cargadores de todo tipo - Red contra incendio - Red de suministro de agua potable para buques - Servicio de básculas hasta 60 Tm.

Oficinas: Muelle Castilla, s/n.

- Tels. (977) 222218 - 222219 220459 - 220856 - Telex: 56604

- Apartado de Correos 428 - Fax nº 219100 TARRAGONA

Reproducció d'un anunci publicat l'any 1986, quan EXPOSA ja estava en tràmit de renunciar a la concessió.

El socis fundadors van ser els germans José i Ricardo Vilar Guix i Baldomero Vives Navia. El mateix any 1975, s'amplià el Consell d'Administració amb els nous socis, Enrique Fontana Codina i José Juan Forus García, tots dos de

Madrid. L'any següent, es va fer una gran ampliació de capital per afrontar les obres programades.

EXPOSA havia sol·licitat de la Junta d'Obres del Port autorització per construir un moll a continuació del de Reus, paral·lel a la desembocadura del riu Francolí. Per Ordre ministerial de 26 de juny de 1975, es va adjudicar a EXPOSA la concessió administrativa de 35 anys de duració per a la construcció d'un moll de 124.915 m², d'ús exclusiu de l'expressada societat, del qual es pagava un cànon anual a la Junta d'Obres del Port.

Circumstàncies alienes a EXPOSA van paraitzar la construcció del moll durant tres anys, durant els quals l'empresa es va veure amb obligacions de tipus financer cosa que comportà la paraització de les obres i la demora en l'exploació del moll encara es va agreujar més, fins a l'any 1980, en el qual EXPOSA va renunciar a la concessió.

El gerent de la societat va ser José Vilar Guix i el director, José Alberto Pérez Melet, tots dos de Tarragona, i amb una llarga tradició dins el món portuari.



Expoaduana, SA

L'any 1985, procedent de Barcelona, s'establí a Tarragona, al carrer Nou de Sant Pau, núm. 1. Aquesta empresa es dedicà a fer de consignatària, transitària i, principalment, d'agent de duanes.

El gerent va ser en Josep M. Costa Galceran, el qual també era agent de duanes. Durant els vuit anys de la seva estada a Tarragona, assistit per Ricard Drudis a les oficines, va ser el director d'aquesta societat, la qual va acabar les seves activitats professionals a la nostra ciutat l'any 1993.

Fàbregas Pàmies, Evarist

No pretenem fer una biografia exhaustiva d'Evarist Fàbregas, perquè això ja ha estat fet, l'any 1990, amb la publicació de dos excel·lents i documentats llibres, editats pel Centre de Lectura de Reus, als quals poca cosa podem afegir. Al contrari, d'aquestes publicacions, en traurem les dades més importants referides exclusivament a la seva relació amb el món portuari, donades les seves activitats d'agent de duanes, de consignatari i d'armador. Els llibres són *Evarist Fàbregas i Pàmies (1868-1938). Filàntrop, financer i republicà catalanista reusenc* de Jordi Tous, i *Evarist Fàbregas i el seu temps* de Ramon Amigó, Jordi Tous i E. Ucelay de Cal.

Començà a treballar, molt jove, al despatx de Josep Rovellat, oncle seu, el qual exercia com a agent de duanes a Tarragona. Després de poc temps, el 1891, tenia 23 anys, ja estava emancipat i treballava pel seu compte com a agent de duanes i consignatari de vaixells a Tarragona, carrer d'Apodaca núm. 27. Durant els anys de canvi del segle XIX al XX, es va especialitzar en l'exportació de vins a França, amb un servei regular de Tarragona a Certe, d'on els vaixells en tornaven amb bocois buits. També va consignar un servei de cabotatge pels ports del Mediterrani (Mazarrón, Torevella, Alacant, Dènia, València) fins a Tarragona. En conjunt, durant aquests anys, despatxava més de seixanta vaixells anuals.

En adquirir més importància (més clients i més consignacions de vaixells), s'instal·là definitivament a la plaça dels Carros, número 11, de Tarragona, on treballà fins a l'any 1922, quan es va constituir la societat Transportes, SA. En aquest llarg període de temps, s'associà amb Pere Garcias per formar la societat Fàbregas y Garcias, la qual l'any 1908 comprà el vapor *Colón*, el 1912 el *Teresa Pàmies* (nom de la seva mare), el 1913 el *Rioja*, al qual canvià de nom i anomenà *Teresa Fàbregas* (la seva germana) i, l'any 1923, el *Virgen de África*. En aquest interval de temps, hi hagué la primera guerra europea (1914-1918) i fou per a la companyia una època de gran prosperitat, atesos els elevats preus del nolis que es pagaven i que Fàbregas, com tots els armadors, va saber aprofitar. Va obrir sucursals a Barcelona i a Port-Bou. Simultàniament, tingué altres activitats comercials i industrials que no són objecte del nostre treball, si bé cal mencionar que totes foren importants i diversificades en el seu objectiu.

L'any 1922, Fàbregas decideix fundar una societat continuadora de la seva empresa personal i constitueix TRANSPORTES, SA, successora d'E. Fàbregas, de la qual ell és soci majoritari, i dóna entrada als seus empleats amb petites participacions proporcionals al seu nivell dins l'empresa. Considero interessant reproduir la carta que amb aquest motiu envià als seus clients, proveïdors, etc. D'aquesta societat, en va ser el president del Consell d'Administració fins a la seva mort, a Barcelona, l'any 1938.

Com hem suggerit al començament, només ens hem limitat a resumir breument la vida d'aquest home d'empresa de Reus, però totalment vinculat al món portuari de Tarragona. Per ampliar informació, cal consultar els dos llibres esmentats al principi.

No podem resistir-nos, pel seu indubtable interès, a la inserció d'una fotografia feta als voltants dels anys 1935 i 1936, en la qual E. Fàbregas, amb corbata de llacet, típica dels intel·lectuals d'aquella època, està rodejat dels seus empleats, entre els quals recordem Jaume de l'Abatte, Joan Alasà Ras, Mateu Rodríguez, Alfonso Bernal Lluch i Lluís de l'Abatte.



Evarist Fàbregas amb els treballadors de Transports, SA fent un xai a la brasa.

Còpia de la carta que E. Fàbregas va enviar als seus clients, proveïdors i amics comunicant la creació de la nova societat Transportes, SA on hi associava els seus antics empleats.



A aquesta biografia d'Evarist Fàbregas, em plau afegir una petita vivència personal del meu pare, Josep Alió, el qual coneixia el Sr. Fàbregas per la relació comuna amb la família Abelló de Reus. Quan l'any 1930, s'establí a Tarragona com a magatzemista i importador de fustes, es feu client de l'empresa consignatària Transportes, SA, continuadora d'E. Fàbregas i, anys després, Travima, SA, empreses de les quals hem estat clients fins als nostres dies. Actualment, s'anomena Alió Forestal, SA.



Descàrrega de fusta procedent de Suècia al moll de Reus, en la qual podem veure l'importador de Reus, Pau Abelló Pujol, el consignatari Joan Alasà Potau, de Travima, i, en primer terme, l'autor, 1980. (Arxiu de l'autor).

E. FÁBREGAS
 AGENTE DE ADUANAS

TRÁNSITO-FLETAMENTOS

Comisión-Consignación

CASAS EN:

TARRAGONA	REUS
Plaza de Glózaga, 11	Plaza de Prim, 1
Teléfono, 39	Teléfono, 10

Armador de los vapores
Colón, Teresa Pamies, Rioja

Anunci de l'empresa Fàbregas publicat a Tarragona, l'any 1912. (Arxiu de l'autor).

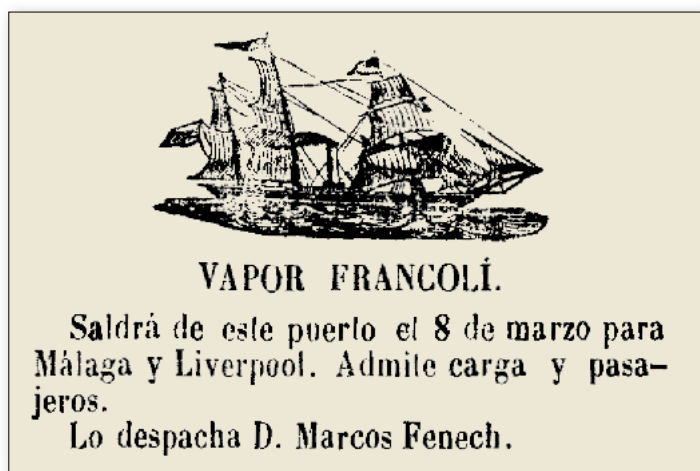
Fenech, Marcos

Fenech y Salvat

Fenech Artells, Modesto.

Sucesores de Modesto Fenech, Sdad. Colectiva

Marcos Fenech, l'any 1873, ja exercia la seva activitat de consignatari de vaixells i d'agent de duanes al carrer d'Apodaca núm. 27, com podem comprovar per l'anunci que reproduïm publicat al *Diario de Tarragona* el 6 de març de l'any esmentat.



Ja és un detall bo que el vaixell que anunciava Marcos Fenech portés el nom del nostre riu, *Francolí*.

A partir de 1888, continuà la raó social Fenech y Salvat, la qual també va exercir les dues activitats, amb domicili a la plaça Olózaga núm. 12, fins a finals del segle XIX.



Diario de Tarragona, 23 de maig de 1888.

El fill, Modesto Fenech Artells, des dels primers anys del segle xx, va ser consignatari de línies regulars de la Península, principalment del nord: Avilés, Bilbao, etc. També consignava els vaixells que portaven tabac, procedents d'Amèrica, i una línia anglesa que bimensualment tocava el nostre port procedent de Liverpool, junt amb altres de menys regularitat i diferent procedència.



A partir de l'any 1920, els seus successors, comencen a treballar com a Suc. de Modesto Fenech Sociedad Colectiva, de la qual són socis Joan Martí Rosell, Gustau Xirinachs, i Raymond i Antoni Rosell Fabregat. La societat desaparegué després de la Guerra Civil i dos dels seus socis, Joan Martí i Antoni Rosell, van fundar, l'any 1939, una nova societat Martí y Rosell, SRC, de la qual més endavant farem la deguda referència.

Modesto Fenech Artells va ser cònsol de Cuba de 1908 a 1922. També va formar part de la Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Tarragona com a vicepresident des de 1905 fins a 1907, en fou vocal l'any 1913; i membre de la Comissió Organitzadora de l'Escola Mercantil de Tarragona, l'any 1906.

Fernández y Cía., Juan

Consignataris de vaixells i agents de duanes situats al carrer Apodaca núm. 23, dels quals hem trobat àmplia informació al *Diario de Tarragona*, des de l'any 1861 fins al 1881, període durant el qual van tenir gran importància comercial, ja que rebien i despatxaven un gran nombre de vaixells cada any.

Només reproduïrem un anunci d'aquella època, del primer de març de 1861, en el qual promocionaven un viatge de Tarragona a Barcelona amb un «lujoso y veloz vapor».

¡¡Por 6 reales!!

A BARCELONA Ó TORTOSA.



El lujoso y veloz vapor Ebro sale de esta, con
escala en los puntos intermedios,
para Barcelona
todos los domingos á las 8 y 1½ de la mañana
todos los jueves á las 10 y 1½ id.
para Tortosa
todos los martes a las 10 y 1½ de la mañana.
Admite carga y pasajeros en sus cómodas cá-
maras.
Lo despachan los señores Fernandez y com-
pañía calle Real núm. 8.

Els «puntos intermedios» de l'anunci eren Vilanova i Sitges, en direcció Barcelo-
na, i Amposta quan es dirigien a Tortosa.

Però la major activitat de l'empresa Fernández va ser la consignació de vaixells
amb destinació a diferents ports de tot el món, Marsella, Liverpool, Gotem-
burg, Bombai, etc. sense deixar el tradicional cabotatge que es prestava entre
els nostres ports de les costes mediterrànies, atlàntiques i cantàbriques, serveis
que es feien en vaixells de propulsió mixta, vela i motor, sistema habitual aquells
anys.

Fernando Roqué, SA

Societat procedent de Barcelona, on hi ha la casa mare, que va obrir oficina a Tarragona l'any 1955, per a operar principalment com a consignatària i agent de duanes.

Poc va treballar de consignatari, perquè ja l'any 1960 es va donar de baixa de l'Associació de Consignataris, per bé que va continuar d'agent de duanes, fins al 1973, data en la qual va tancar la sucursal de Tarragona.

El primer directiu que va tenir va ser Aníbal Alaix Torres, exempleat de la firma Saugar y Cía., on va treballar fins al tancament. Entre altres empleats, podem citar Carles Ballester, que tenia al seu càrrec els despatxos de duana.

Ferrer y Mary, Pablo

Vda. y Sobrinos de P. Ferrer Mary, Sociedad Colectiva

Sobrinos de P. Ferrer Mary, Sociedad Colectiva

Pablo Ferrer y Mary exercia d'agent de duanes, al carrer Reial núm. 1, de la societat Herbrad y Ferrer, constituïda l'any 1865, de la qual se separà l'any 1869 i, a partir d'aquesta data, treballà com a consignatari pel seu compte. Només cal veure aquest anunci de l'any 1882.



L'any 1893 es constituí la societat col·lectiva Vda. y Sobrinos de P. Ferrer Mary, de la qual eren socis al 50% Matilde Ferrer y Sansalvadó, vídua, i el seu nebot Juan Escandell Ferrer, el qual era cunyat d'Ernest Romeu Giralt, que l'any 1893 va ser nomenat apoderat de la societat. (RMT). També era agent de duanes.

Aquesta societat va tenir molt moviment els primers anys del segle xx, consignant vaixells procedents de New Castle, Amsterdam i altres ports de Suècia, França, etc. amb carbó i càrrega general i exportant vi, oli, fruits secs, etc. També rebia embarcacions amb sal de ports del Llevant Mediterrani. Tot plegat, a un ritme de 5 a 6 vaixells mensuals. (APT)

Anys després, l'any 1916, aquesta empresa es transforma en Sobrinos de P. Ferrer Mary, Sociedad Colectiva. N'eren socis al 50% Ernest Romeu Giralt i la seva cunyada, Cristina Miralles Però, vídua de Joan Escandell Ferrer.

L'any 1917, morí Ernest Romeu Giralt i heretà la seva esposa, Josepa Escandell Ferrer, la qual va morir l'any 1919, data en què el seu fill, Manuel Romeu Escandell entra en el negoci per a tenir cura de la direcció.

El 10 d'octubre de 1924, s'acorda la dissolució de la societat. (RMT)

Reproduïm un altre anunci d'aquesta societat, publicat l'any 1917.



Precisament anuncis com aquest, en el qual hi figura l'expressió *Established 1869*, són els que ens confirmen que Pablo Ferrer Mary era el continuador de Hebrard y Ferrer.

L'empresa Ferrer Mary, malgrat haver-se dissolt la societat l'any 1924, seguí treballant, amb tota seguretat, fins al 1936 i probablement fins a l'any 1940, tenint com titulars els germans Ernest i Manuel Romeu Escandell.

Ferrer Peset Hermanos **Ferrer Peset, SA**

Antiga empresa ubicada a Tarragona, sucursal de la casa central de València, amb sucursal a Barcelona, l'activitat de la qual tenim constància que era com a consignataris, agents de duanes, transitaris, etc. des de l'any 1916. Tenien les oficines al carrer de Rebolledo, primer, al núm. 19 i, més endavant, al núm. 10. L'any 1941, encara treballaven de la seva activitat, especialment fent d'agents de duanes de clients de les seves cases de València i de Barcelona, els quals tenien operacions a despatxar a Tarragona. Manuel Algarra va ser l'apoderat que representava l'empresa.

A falta de més informació, inserim un anunci aparegut a *Vida Económica de la Provincia de Tarragona* de l'any 1923. L'anunci és bastant explícit.



Des de 1971, el continuador de Ferrer Peset, SA a Tarragona és la companyia Transportes Internacionales Muñoz y Cabrero, si bé tenim coneixement que fins al 1982 el despatx de duana encara el seguien fent amb la rúbrica de Ferrer Peset, SA.

Garcia Alegre, SL

Empresa consignatària procedent de Barcelona que va ser alta a l'Associació de Consignataris l'any 1945.

Era la consignatària dels vaixells que, procedents d'Anglaterra, Polònia i Sud-àfrica, portaven carbó, principalment, per a la RENFE i també per a la central tèrmica d'Andorra (Terol).

Al principi, tenia l'oficina al carrer d'Apodaca núm. 5 i, més endavant, es traslladà al 27, el seu apoderat va ser Alfred López i van treballar a Tarragona fins a finals de l'any 1965, quan es van electrificar els trens.

El receptor i transitari era l'empresa Garcia Munté, que tenia l'oficina al carrer Pau del Protectorat i, actualment, té els magatzems a la carretera de Valls, prop de Vallmoll.

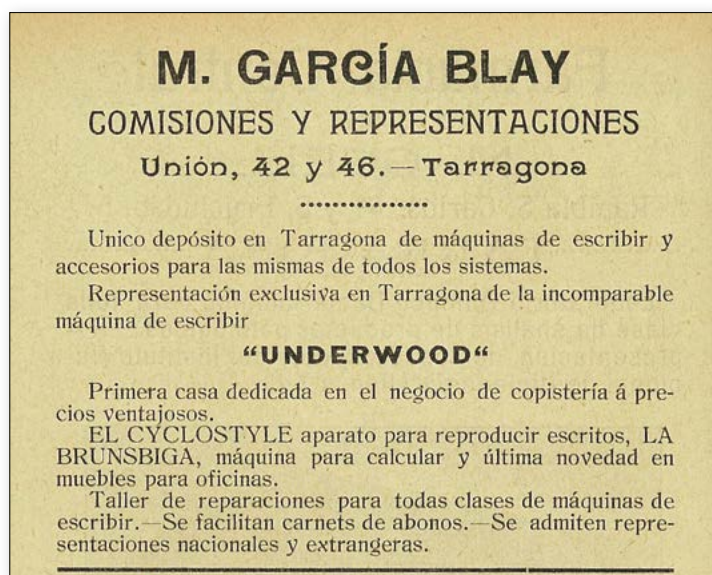
García Blay, Marcelino

Vda. de García Blay

Hijo de Marcelino García Blay, SA



Empresa fundada l'any 1910 pels germans Marcel·lí i Manuel Garcia Blay, els quals ja treballaven en un establiment de la seva propietat dedicat a comissions i representacions, motiu pel qual els va ser fàcil ampliar la seva activitat comercial relacionada amb el món marítim. Reproduïm un anunci de l'any 1912.



El nom comercial inicialment emprat va ser el del germà, Marcelino Garcia Blay i, a partir de 1951, fou el de Vda. de M. Garcia Blay, rúbrica que va estar en actiu fins al 1967, any en el qual es constituí la societat Hijo de Marcelino Garcia Blay, SA. Durant aquest període, els titulars de l'Agència de Duanes van ser, primer, la vídua Maria Llauradó Parés i, després, l'any 1960, el seu fill Marcel·lí.

Com altres societats tarragonines, a més de Marcel·lí Garcia Llauradó, van participar en el capital social els empleats: Joan Guinovart Sendra, Joan Loras Cru-set, Joan Roura Roig i Alfons Ruiz Romero. Tenia el domicili comercial al carrer d'Apodaca núm. 13-15.

L'empresa s'ha dedicat a les activitats habituals de consignatari, estibador, transitari i agent de duanes. En aquesta activitat, a partir de 1984 l'agent de duanes de l'empresa va ser Rosa Maria Garcia Fernández, néta del fundador, si bé les persones que habitualment anaven a despatxar amb els vistes eren Joan Loras i Josep Magriñà.

Com totes les empreses d'aquest sector, tenien relació i consignaven vaixells de tots el països i de diferents línies comercials, però, a més, es va especialitzar en el tràfic de cabotatge dins el Mediterrani, en especial, amb les illes de Mallorca i Eivissa. Encara tenim a la memòria els motovelers *Rubio*, *Miguel Caldentey* i *Platja d'Alcúdia*, els quals realitzaven viatges regulars des de les Balears fins a Tarragona. Entre les companyies navilieres més relacionades amb Garcia Llauradó, cal mencionar Naviera Mallorquina, Lloman SA i Arguimbau.

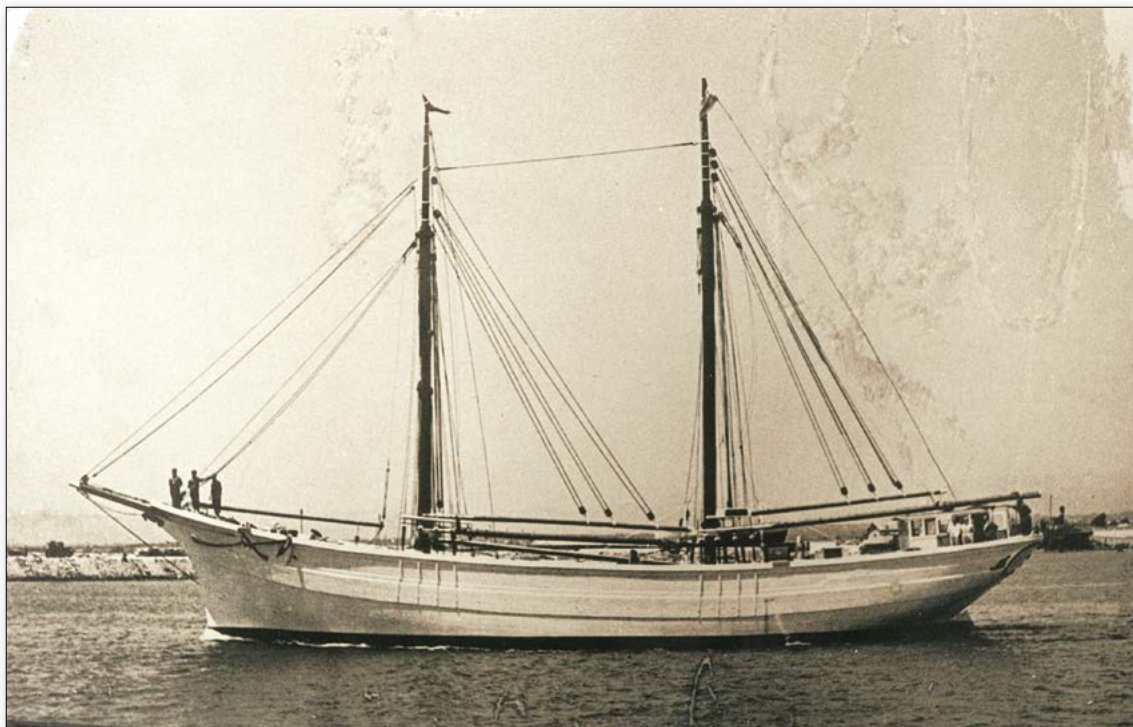
A les oficines, hi han treballat durant aquests anys Josep M^a Miquel Boronat, Joan Martí Vidal, Maria Teresa Malet, Joan Guinovart Sardà, Salvador Franquet Fortuny, Josep M. Miquel Calvó, Vicens Miró Solé, Francesc Gual Ximenis i Josep Blay Piñol. I, al moll, la colla tenia de caps Antoni Gual i Romuald Pérez; Carles Pallarès, de capatàs d'estibadors, i Josep Navarrete López, de *confronta*. La societat es va dissoldre l'any 1992.

Garcia Francisca, Juan Bautista

Empresari tarragoní que l'any 1954 es donà d'alta d'agent de duanes i el 1955 ho feu a l'Associació de Consignataris i Estibadors de Tarragona. Tenia oficines al carrer Espinach, del Serrallo, núm. 22. Comercialment, era conegut amb la rúbrica de NAVIMAR.

Al mateix temps, a partir de 1955, va ser armador del motoveler amb casc de fusta, *Brillante*, el qual estava comandat pel patró mallorquí, Andreu.

Es dedicà al cabotatge entre els diferents ports de les nostres costes i als de les illes Balears. Reproduïm l'esvelta línia del *Brillante*.



Garcia Francisca va ser una persona totalment vinculada al món marítim. A més de consignatari, agent de duanes i armador tenia un establiment de venda d'efectes navals i, per damunt de tot, va tenir una important intervenció en la fundació i el desenvolupament de les Drassanes de Tarragona.¹⁹

Gonsé y Matheu

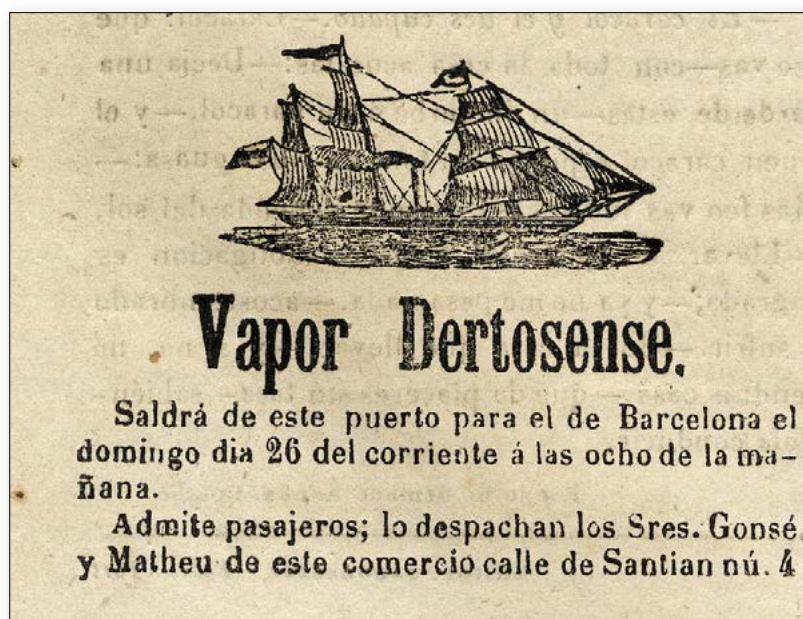
Gonsé y Cía., Viuda de B^a

Empresa consignatària constituïda pels socis Gonsé i Matheu, en actiu l'any 1862, amb domicili al carrer Santiyán núm. 4.

D'ells, en tenim informació pel *Diario de Tarragona* a la secció diària del moviment portuari. Hi ha constància de la seva activitat durant els anys posteriors a 1862. Això fa suposar que es tracta d'uns consignataris prou importants per formar part de la nostra relació d'agents portuaris de Tarragona.

¹⁹ GARCIA I DOMINGO, Enric: *80 anys de construcció naval a Tarragona*, 2007.

Ens plau reproduir un anunci d'aquesta empresa publicat el 23 d'octubre de 1862, en què ofereix el viatge a Barcelona en un vapor de nom ben proper a nosaltres.



Desconeixem dades del soci Matheu. L'altre era Bonaventura Gonsé i, més endavant, en morir i un cop dissolta la societat, el 1888 té la nova raó social de Viuda de B^a, Gonsé y Cía., amb domicili al carrer Sant Miquel núm. 9.



El consignatari Sanromà, l'any 1917, s'anuncia com el continuador de Vda. de B^a Gonsé i Cia.

Guasch, Severo

Consignatari de vaixells establert a Tarragona des de l'any 1860. Pels anuncis que hem trobat, consignava vaixells, a més dels de cabotatge, a diferents destinacions d'Europa i de Sud-amèrica.

En reproduïm dos del *Diario de Tarragona* de 23 de setembre de 1877.



Para Valencia, Alicante, Málaga, Cádiz,
Vigo, Carril, Coruña, Ferrol, Gijón,
Santander y Bilbao.

Saldrá de este puerto del 24 al 25 del
corriente el vapor español NUEVO PRI-
MER BARRERAS, su capitán D. M. de
Dios, admitiendo carga y pasajeros.
Su consignatario D. Severo Guasch.



PARA GENOVA Y LIORNA.

Saldrá de este puerto el 24 del corrien-
te el vapor TERCER BARRERAS, su ca-
pitán D. Andrés Santos, admitiendo carga.
Su consignatario D. Severo Guasch.

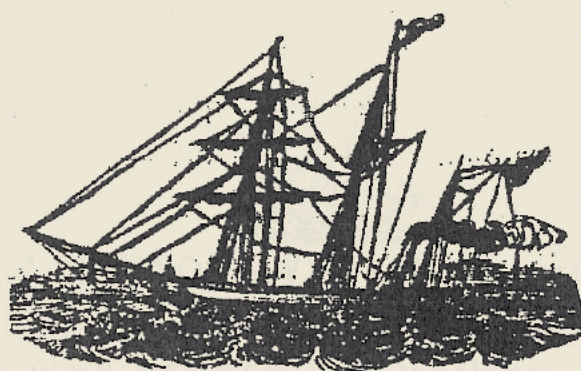
Gusi Hermanos

Consignataris de vaixells de la segona meitat dels segle XIX, dels quals tenim informació pel *Diario de Tarragona*.

Hem trobat que consignaven vaixells de l'any 1862 al 1865, si bé això no exclou que haguessin treballat abans o ho fessin després.

Per les referències que facilitava al «Movimiento del Puerto», del *Diario de Tarragona* d'aquelles dates, Gusi Hermanos consignaven i despatxaven regularment una respectable quantitat de vaixells.

Reproduïm l'anunci publicat el 3 de setembre de 1864.



Saldrá de este puerto el 6 de setiembre el vapor español BERENGUER, su capitan don Jaime Vives, para Valencia, Cartagena, Málaga, Cádiz, Vigo, Coruña y Liverpool admitiendo carga y pasajeros.
Lo despachan los señores Gusi hermanos.

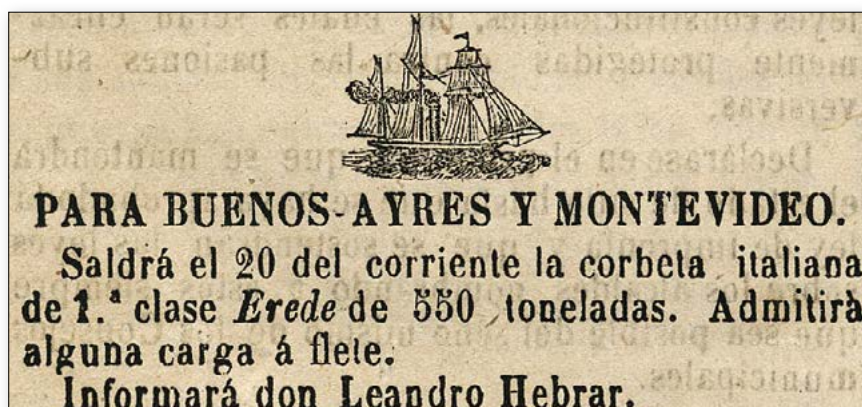
Hebrard y Ferrer **Hebrard, Leandro**

Al *Diario de Tarragona* de 1865 trobem junts aquests dos cognoms, amb domicili al carrer de Mar, núm. 3, i a l'anuari *El Indicador de España*, editat per Viñas y Carbó l'any 1867, es fa menció d'aquesta societat com a comissionistes, consignataris de vaixells espanyols i estrangers i corredors marítims a Tarragona.

Per l'anunci que anys després va publicar Leandro Hebrard, el continuador del soci Ferrer, sabem que l'any 1865 és el de la constitució d'aquesta societat.

Possiblement el 1868, es devien separar els socis, perquè aquest mateix any Hebrard s'anuncia tot sol com a agent de duanes, amb oficines al carrer de Mar, núm. 1; i el 1888, al mateix carrer, però al núm. 3, el trobem com a consignatari de vaixells.

Tenim constància que Hebrard consignava vaixells amb destí a ports de Sud-amèrica. El 1875, comunicava, mitjançant l'anunci que reproduïm, la propera sortida de Tarragona de la corbeta italiana *Erede* amb destinació a Montevideo i Buenos Aires.



D'anys posteriors, no hem trobat més informació.

Hijos de Fco. Arguimbau, SA

Societat majoritàriament propietat de la família Arguimbau, d'origen balear i de caràcter naval, amb sucursals a molts ports de la Península i a tots els de les Illes. L'empresa es dedica casi exclusivament a l'activitat de transitari, establerta a Tarragona al voltant dels anys 1970 i 1975, amb domicili al Polígon Riu Clar, a la carretera de Tarragona a Constantí, Km 1.

La seva especialitat és la prestació de serveis d'agrupatges²⁰ i de càrregues completes tant en contenidors com en plataformes completes, destinades a les Illes Balears, amb les quals manté un servei diari amb Palma i altern amb Eivissa, i Maó. També hi ha, amb les illes Canàries, un servei setmanal als ports de Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Arrecife de Lanzarote i Fuerteventura.

Els primers anys a Tarragona, va tenir la direcció de l'empresa José Campena, el qual va ser substituït l'any 1985 per Joan Iniesta, que va detentar el càrrec fins a l'any 1990.



hijos de Fco. Arguimbau, S.A.

**TRANSPORTE MARITIMO
A BALEARES Y CANARIAS**

BALEARES:
Servicio diario a Palma
Servicio alterno para Ibiza, Mahón y Ciudadela

CANARIAS:
Servicio semanal a los puertos de Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Arrecife de Lanzarote, Fuerteventura y Santa Cruz de La Palma.

Servicio de Grupaje y Cargas completas tanto en contenedores como en plataformas completas, buques tipo Ro-Ro

DELEGACIONES PROPIAS EN LAS PRINCIPALES CAPITALES DE LA PENINSULA Y BALEARES, Y AGENTES EN LOS PUERTOS DE CANARIAS

Ctra. Tarragona - Constantí, Km. 1
Tels. 542811 - 546218 - 540208 Télex 56494
Apartado 215 - 43080 TARRAGONA

²⁰ Consolidació de diferents mercaderies en una unitat de transport a l'efecte de trametre-les a una destinació o a un destinatari comuns.

Hijos de José Tayà S. en C.

Empresa procedent de Barcelona que va treballar molt poc temps a Tarragona, durant la dècada dels anys 20 del segle passat. Tenien el domicili a la plaça Olózaga núm. 3, i només van fer de consignataris dels seus vaixells i dels d'alguns clients. A Barcelona, van ser uns importants armadors durant els anys de la guerra europea del 1914-1918, però, com la majoria dels seus col·legues d'aquella època, a l'acabament van sofrir les conseqüències de la crisi de postguerra i, l'any 1926, van haver de cessar en les seves activitats.

Per a més informació, podeu consultar el llibre publicat l'any 2007 per Enric Garcia Domingo, amb el títol de *Hijos de José Tayà S. en C. (1915-1926) El miratge de la gran guerra*, del qual hem tret aquest anunci, de l'any 1919.

TAYÀ LINE

CABLE ADDRESS = TAYA =

FLOTA

JOSEP TAYÀ ROGER DE LLÚRIA P. CLARÍS JOSEPA RAICH RITA TAYÀ	TERESA TAYÀ JAUME D'URGELL CAPITÀ REVUELTA JOSEP LLOPART J. TAYÀ RAICH	PRÍNCIP DE VIANA JOAN FIVALLER GUILLEM DE MONTCADA REI MARTÍ I
---	--	---

LÍNIES RÁPIDES DE PASSATGERS-

Servei regular setmanal entre Barcelona i Gènova, acceptant aixímateix càrrega

LÍNIES DE CÀRREGA

Servei quinzenal entre els ports espanyols del Mediterrani i Liverpool
 Servei mensual entre els ports espanyols del Mediterrani i Nova York

LÍNIES RÁPIDES DE PASSATGERS A LES ANTILLES

Servei regular mensual rapidísim, admetent passatge en primera, segona i tercera classe, sortint el 25 de Barcelona, el 26 de València, el 28 de Màlaga i el dia 2 de Canàries, per a l'Havana i Estats Units, acceptant també càrrega

ALTRES SERVEIS ESPECIALS

Els nostres vapors, cuidadosament acondicionats, van proveïts de tots els avenços moderns: Restaurant de primer ordre amb taules apart, Bar, Diner-Concert, Telegrafia Marconi, Bany, etc.

Per als passatgers de tercera classe s'han habilitat grans departaments, cuidant de que puguin efectuar-se els viatges en condicions inmillorables. Hi ha Canfina, Lavabo i Enfermeria per al servei dels passatgers de tercera classe.
 L'alimentació (cuina espanyola) és sana, variada i abundant.

Totes les nostres agències estan autoritzades per a despatxar bitllets als senyors passatgers Per a serveis especials en combinació amb les línies establertes, transbords, etc., etc., dirigir-se a les agències de la Companyia

BARCELONA. — A. Clavé, 2. Apartat 452. Telèfon, 5026, 841, 8506 i 8807. — VALÈNCIA. — Avenida del puerto, 556 (Grao). Telèfon, 3348. — MADRID. — Conde Xiquena, 8. Telèfon, 8149. — ALACANT. — Sagasta, n.º 9. Apartat, 74. Telèfon, n.º 308. — SEVILLA. — Tondosio, n.º 16. Apartat, 21. — PALMA. — Marina, 1. — BILBAO. — Granvia, 36. Telèfon, 1965. — PASAJES. — Muelle Herrera. Telèfon, 2016. — TARRAGONA. — Plaça Olózaga, 3. Telèfon, 308. — MALAGA. — Alameda Principal, 19. — ZARAGOZA. — Jaime I, 68. Telèfon, 1652. — LISBOA. — Vasco de Gama, 55 a 57. Telèfon, 4390. — NOVA ORLEANS. — Cusack Building-Room, 45 i 44. P. O. Box 929. Telephone Long Distance 224. — MOBILE A. L. A. — 426 City Bank Building P. O. Box 1021. — JACKSONVILLE. — 1017, Heard Nat. Bldg. — LA HAVANA. — Oficina, 55. — NOVA YORK. — 11 Broadway, Suite 1266-7. — LIVERPOOL. — 28, Chapel Street Chambers North. — GENOVA. — Portici Vittorio Emanuele, 2.

Ibérica Marítima Tarragona, SA

Societat constituïda a Tarragona a principis de l'any 1986, actualment encara està en actiu.

L'objecte social és l'habitual en aquestes societats: consignar vaixells, estibar i tota mena d'activitats complementàries.

Inicià les seves activitats amb un capital relativament petit, com és habitual en moltes societats i, més endavant, es van fer ampliacions de capital per acomodar-se al moment econòmic que requerien les circumstàncies. El domicili social era al carrer Reial 5-7, si bé l'any 1989 el canvià al mateix carrer núm, 33.

Els seus fundadors foren: Lourdes Nacher, Ricardo Hernández Pous i Carmen Paredes Martínez, de nacionalitat espanyola, i Kevin Schakesheff de nacionalitat anglesa. (RMT). El Consell d'Administració el formaven Kevin Schakesheff, com a president, i Cristòfor Pons Coll, com a secretari.

Només deixo constància d'aquesta empresa per haver estat constituïda dins el límits cronològics que ens hem fixat per a aquest treball.

IBERICA MARITIMA TARRAGONA, S.A.

*CONSIGNACION DE BUQUES
CISTERNA Y GASES LICUADOS
CARGA GENERAL
FRIGORIFICOS
GRANELES - FLETAMENTOS
CONSULTAS Y ESTUDIOS DE
TRANSPORTE.*

Calle Real, 33 - 43004 TARRAGONA
Teléfono: (77) 22 30 00
Telex: 53531 CHRT E
Telegramas: MARIBERIC TARRAGONA
Fax. (77) 22 68 05

Industria de la Soja – INDUSOJA

Com el seu nom indica, estem davant d'una empresa industrial, però no podem oblidar que tenia, a més, una altra activitat del tot relacionada amb el món portuari: eren els estibadors dels vaixells que transportaven soja per a la seva indústria. En canvi, no feien de consignataris ni d'agents de duanes. Això els ho feien els agents establerts a Tarragona, la consignació la designava l'armador i el despatx de duana ho donaven a fer a dos o tres agents col·legiats (Merele, Vilar, etc.)

L'empresa es donà d'alta a l'Associació de Consignataris, Estibadors i Transitaris l'any 1966, si bé ja feia uns anys que era a Tarragona, des del 1960.

L'any 1968, van construir al moll de Reus unes grans sitges de 30.000 tones de capacitat per emmagatzemar els seus productes i, l'any 1972, unes altres al moll de Castella, de 40.000 tones.

Des dels primers anys, Pere Turú Sastreger va ser-ne el director o gerent, i, pel seu càrrec, va formar part de la Cambra de Comerç com a vocal des de 1969 fins a 1982. El cap administratiu de la divisió estibadors, va ser Josep Girona.

INDUSOJA tenia una altra divisió industrial, dedicada a extreure oli de llavors oleaginoses i envasar olis comestibles, que, administrativament, funcionava amb independència de la d'estibador i transitori.

Del període 1972-1980, recordem Pere García Álvarez i Daniel Tejerina, Puchades, el qual passà a gerent de la nova societat Compañía Industrial y de Abastecimientos, SA, (CINDASA), la qual, en realitat, era la mateixa INDUSOJA però amb diferent nom fins a l'any 1989. A partir d'aquest any, la multinacional Cargil la va absorbir formant la societat europea Cargil España, SA.

Intramediterráneo SA

Intramediterráneo Tarragona, SA

L'any 1979 va establir-se a Tarragona una nova societat dedicada al treball navilier amb aquest nom. Es tracta d'una societat que, malgrat ser anònima, correspon a un sol titular o propietari, Joan Mestre Monforte, persona molt vinculada al món portuari i marítim. Ja, en venir a Tarragona, era copropietari del 50% de la companyia Instramar, l'altre 50% era en mans d'un armador rus, circumstància que li va afavorir consignar els vaixells russos que tocaven el nostre port.

L'any 1987, va canviar el nom anterior per un de semblant però més tarragoní, Intramediterraneo Tarragona, SA, amb el mateix domicili: carrer Reial núm. 33, i les mateixes persones tant al port com a les oficines.

Es dedicaren casi exclusivament a fer de consignataris, excepte un petit període d'un any que van fer d'estibadors. La gestió de la duana la deixava als agents locals, especialment a l'agent Arola.

Van consignar la línia regular russa Sovfracht, la qual tenia una periodicitat d'uns 15 dies, o sigui, dues vegades al mes. Generalment, arribaven amb llast i, algunes vegades, portaven blat o llavor de gira-sol. Carregaven sosa càustica i altres productes químics que l'empresa TAC, SA exportava a Rússia amb una certa regularitat.

També van consignar alguns vaixells de passatgers, atracats al moll de Navarra tocant al d'Aragó. Però l'operació que va tenir més repercussió mediàtica va ser la consignació, l'any 1987, del portaavions nord-americà *John Fitzgerald Kennedy* (323 m d'eslora i 77 m de mànega, 5.000 tripulants i 75 avions l'any 1997). Va romandre sis dies a Tarragona i va ser visitat per unes 15.000 persones.

Els empleats més destacats de l'empresa van ser Pere Rabadà Penas, que procedia de Macià Flo i de Mac Andrews, i Maria Antònia Mercadé Capdevila, la qual, en morir Rabadà, l'any 1988, va ocupar la gerència de la societat i com a tal va ser, possiblement, la primera dona que ocupava un càrrec d'aquestes característiques i responsabilitats, amb les seves obligacions amb relació a la duana i als vaixells (pujar a bord, despatxar amb el capità), sanitat, etc.

Van estar assistits per Lluís Palenzuela Alzina, a les oficines, i, al port, per Jaume Campos.

L'empresa va tancar l'any 1998.

Juan Salvador Bech, SA

Empresa consignatària molt important a Barcelona, que l'any 1931 va obrir sucursal a Tarragona amb la idea de consignar al nostre port els vaixells d'importants companyies navilieres que representaven.

Van tenir les oficines al carrer d'Apodaca núm. 23, amb personal preparat, entre els quals hi figurava d'apoderat Rafael Pi, que, durant la primera meitat dels anys quaranta del segle passat, assistia a les reunions de l'Associació de

Consignataris en representació de la seva societat, període de temps en el qual van tenir algunes consignacions. Cal tenir en compte que moltes navilieres i molts consignataris que aquells anys, durant la guerra europea, havien treballat per als alemanys, els anys següents estaven en una famosa «llista negra» que, pràcticament, els impedia treballar; i, en sentit contrari, les que no hi eren tenien el treball més que assegurat,

És possible que aquesta societat vingués a Tarragona per substituir-ne alguna de la nostra ciutat que tenia clients que no podia atendre, pel fet de ser en aquella llista. El dia 2 de març de 1951, van sol·licitar la baixa de l'Associació, si bé va seguir treballant a Tarragona fins a l'any 1967.

López y Hermano, Benigno

López, Hijos de Benigno

López Bertran, Benigno

De l'empresa Benigno López y Hermano, en tenim informació des de 1863 com a consignataris de vaixells, amb domicili al carrer de Santiyán núm. 4; i, des de 1888, com a agents de duanes. Reproduïm un anunci d'aquesta empresa del *Diario de Tarragona* del primer de desembre de 1885.



Benigno López va ser president de la Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Tarragona des del 1887 fins al 1892.

Posteriorment, l'any 1902, amb el nom d'Hijos de Benigno López, consignaven vaixells de línia regular entre els ports del nord de la Península: Bilbao i Xixó, amb altres del Mediterrani, especialment Tarragona i Barcelona. (APT)

També consignaven vaixells procedents dels Estats Units, concretament, de Nova Orleans, amb carregaments de fusta de roure per fer dogues, que tanta de-

manda tenia per contruir bocois, els quals servien per exportar vi de les nostres comarques i del procedent de l'Aragó, la Rioja i la Manxa.

De la informació de què disposem, relativa als anys que van des de 1902 fins a 1911, es pot deduir que es tractava d'una empresa prou important, ja que rebia una mitjana de 90 o 100 vaixells a l'any, o sigui dos de setmanals.

L'any 1927, l'agent de duanes Benigno López Bertran, amb domicili al carrer d'Apodaca, núm. 32, continuador d'aquesta empresa, traspasà l'agència de duanes a la firma barcelonina Romeo, Ribot y Cía., establerta a Tarragona. (CAD)

Ens plau reproduir aquest anunci de l'empresa López, publicat l'any 1888, a l'*Indicador General de la Provincia de Tarragona*, que considerem interessant per l'àmplia informació que ens dóna, especialment, de la flota dels armadors que representaven, ja a últims del passat segle XIX.



LÍNEAS DE VAPORES
DE
O. de Olavarria y C.^a y Meliton González y C.^a, de Gijón

Servicio combinado regular y semanal entre Santander y Barcelona, con escalas en Gijón, Coruña, Villagarcía, Vigo, Cádiz, Málaga, Almería, Cartagena, Alicante, Valencia y Tarragona, por los vapores.

Anselmo, Duro, José Ramón, Cifuentes, Julián, Gijón, Cova-donga, Barambio y Asturias

Llegada á Tarragona, todos los domingos.
Salidas de id. todos los jueves.

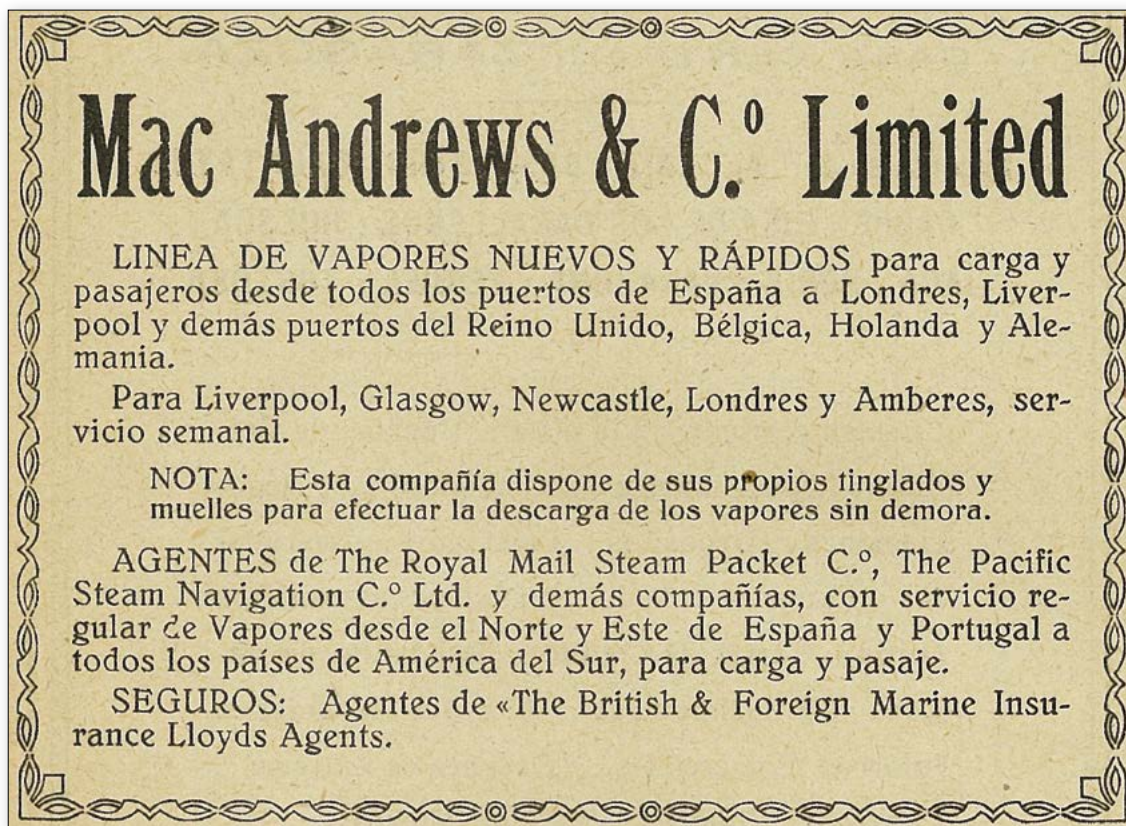
CONSIGNATARIOS EN TARRAGONA
SRES. D. BENIGNO LÓPEZ Y HERMANO

Mac Andrews and C^o Limited Mac Andrews y Cía.

Empresa amb representació a diferents ports espanyols, ubicada a Tarragona des de 1872 com a consignatària i, des de 1881, com a agència de duanes. Ja des dels últims anys del segle XIX rebien els vaixells de la naviliera Mac Andrew Line, companyia que s'anunciava com a fundada l'any 1770, i han seguit consignant vaixells a un ritme normal des de la seva arribada a Tarragona gairebé fins als nostres dies.

L'any 1902 i següents, consignava vaixells de línia regular procedents dels ports anglesos de Londres, Liverpool i Newcastle, que tocaven Tarragona, Barcelona, València, Sevilla, etc. Per les mateixes dates, fins al 1912, també consignaven vaixells procedents d'Hamburg i d'Anvers, possiblement d'una línia diferent de l'anterior, però, tant l'una com l'altra, sempre amb càrrega general i totes amb un ritme important, de l'ordre d'un vaixell setmanal com a mínim.

Inserim un anunci publicat l'any 1918 que confirma i amplia la informació anterior.



Mac Andrews & C.^o Limited

LINEA DE VAPORES NUEVOS Y RÁPIDOS para carga y pasajeros desde todos los puertos de España a Londres, Liverpool y demás puertos del Reino Unido, Bélgica, Holanda y Alemania.

Para Liverpool, Glasgow, Newcastle, Londres y Amberes, servicio semanal.

NOTA: Esta compañía dispone de sus propios tinglados y muelles para efectuar la descarga de los vapores sin demora.

AGENTES de The Royal Mail Steam Packet C.^o, The Pacific Steam Navigation C.^o Ltd. y demás compañías, con servicio regular de Vapores desde el Norte y Este de España y Portugal a todos los países de América del Sur, para carga y pasaje.

SEGUROS: Agentes de «The British & Foreign Marine Insurance Lloyds Agents».

Els anys següents a la guerra del 1936, va seguir treballant, amb les limitacions del moment, però, ben aviat, acabada la guerra europea el 1945, torna a posar en actiu la seva tradicional activitat mercantil naviliera.

Un cop va haver reprès les seves antigues línies amb el nostre país, tornem a veure al port els vaixells de Mac Andrews, els quals atracaven gairebé sempre, amb uns intervals de 10 o 12 dies, al mateix lloc del moll de Costa. Sortien de Londres i feien el Mediterrani: Sevilla, Màlaga, Almeria, València, Tarragona i Barcelona.

Aquí, acostumaven a portar paper usat, generalment, revistes velles, en bales, per a les fàbriques de paper de La Riba i, normalment, carregaven oli, vi, fruits secs, etc. Algunes vegades, ja venien de Palamós i de Sant Feliu de Guíxols, on havien carregat taps i planxes de suro. Com que en aquests ports no hi havia personal portuari, s'havia de fer la càrrega de nit amb les tripulacions de les barques de pesca, les quals de dia eren a la mar i, de nit, aprofitaven per carregar el suro al vaixell anglès. Els vaixells de la Mac Andrews que regularment venien a Espanya portaven noms adients al país, *Velázquez*, *Villegas*, *Valdés*, *Cisneros*, etc.

El gerent a Tarragona va ser Ignasi Navarro Borràs, el qual era el cònsol d'Anglaterra a Tarragona, fundador l'any 1914 i president els anys 1939 i 1940 de l'Associació de Consignataris de Vaixells de la Província de Tarragona, i, l'any 1926, vocal de la Cambra de Comerç de Tarragona. Després, el succeí el seu fill Ignasi Navarro i Octavio de Toledo, que també va ser vicecònsol d'Anglaterra i, com el seu pare, custodi de les claus del cementiri protestant, conegut com a Cementiri dels Jans.

Junt a la direcció, hi havia el Sr. Cases com a apoderat al port i, a la duana, Pere Rabadà; a les oficines, Maria Antònia Mercadé; capatàs a bord, últimament, Jaume Campos, fill i nebot respectivament de Pau i Jaume Campos Pedrol, que anys enrere ja havien fet la mateixa feina per a aquesta empresa.

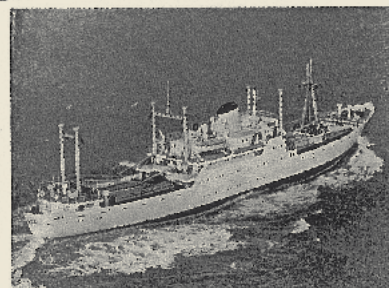
Al voltant de l'any 2000, la companyia va tancar la sucursal de Tarragona, la qual gairebé sempre va tenir les oficines al carrer de Santiyán, núm. 1, pral. Anteriorment, fins a l'any 1936, havien estat a la plaça d'Olózaga núm. 12, primer pis.



MacAndrew Line

Fundada
en 1770

El enlace marítimo más antiguo entre estos países. Sus servicios rápidos y regulares y la experiencia de su extensa organización están a la disposición de la industria, comercio y turismo anglo-español



Casa Central: LONDRES

Oficina Central para España: BARCELONA

Plaza Duque de Medinaceli, 5
Teléfonos: 231 37 07 / 06 / 05

Sucursales en: TARRAGONA

Madrid - Bilbao - Sevilla - Málaga - Almería - Valencia

Macià Flo, Joan

Joan Macià, SA

Compañía de Cargas

Empresari que, procedent de Barcelona, es dóna d'alta a l'Associació de Consignataris, Estibadors i Transitaris de Tarragona el 17 de setembre de 1967, com a Joan Macià, SA, si bé ja feia uns anys que treballava a la nostra ciutat com a empresari individual, amb oficines al carrer d'Apodaca núm. 14.

Es dedicava amb preferència a fer d'estibador i, com a complement a la seva activitat, llogà uns magatzems al Polígon Entrevies, al costat de l'autovia de Salou. També féu de consignatari i de transitori. En canvi, no fou agent de duanes.

L'any 1971, dóna d'alta a l'Associació una empresa anomenada Compañía De Cargas, sens dubte, complementària de la seva pròpia empresa. L'any 1976, té dificultats financeres que pot superar i, de nou en actiu, el 1983, és la consignatària, entre altres, d'una important companyia que fa un servei setmanal amb Algèria.

Treballen amb ell, el seu cunyat Esteve Ros Pascual, J. Rico, Joaquim Olga, Martí Gras, Pere Rabadà i Daniel Tejerina, el qual avui ocupa un càrrec directiu dins el món portuari. L'any 1964, havia constituït, amb altres socis, la societat Macià y Fuster, SA, si bé l'any 1970 la va vendre.

Joan Macià morí relativament jove i l'empresa al seu nom desaparegué.

Maciá y Fuster, SA

Mafusa, SA

Mafusa Consignaciones y Tránsitos, SA

L'any 1964, es va constituir a Tarragona una empresa dedicada a la consignació de vaixells, estiba, desestiba i emmagatzematge de mercaderies, amb el nom de Maciá y Fuster, SA, societat formada per Joan Macià Flo, consignatari ja establert a Tarragona, el seu germà Ramon Macià i Francesc Fuster.

Aquesta societat treballava simultàniament amb l'empresa individual del seu soci Macià, fins l'any 1970 en què van vendre les seves accions a Enric Tesa Ivars, Felip Fuster Santamaría i Joan Oriol Rovira.

L'any 1983 hi ha una ampliació de capital i entren a formar part de la societat uns nous accionistes: Fertilizantes de Tarragona, SA i Pere Ferré Casals.

Amb els nous socis, l'empresa segueix treballant fins a arribar a l'any 1986, data en la qual ens havíem fet el propòsit d'acabar l'exposició i petita història del món portuari a Tarragona. Però, en aquest cas, farem una excepció, donada la proximitat de dates a què ens referirem, amb la reproducció d'uns anuncis del juny de 1986.




Desembocadura Río Francolí, s/n. - 43080 - TARRAGONA - Apartado 190
Teléfono: (77) 21 23 00 - Télex: 56530 - FUSA E 56656 - FUSA E

- CONSIGNATARIOS DE BUQUES
- ESTIBADORES
- TRANSITARIOS
- ALMACENAMIENTO
- BULK BLENDING
- ENVASE
- EXPEDICIONES
- TRANSBORDOS

- SHIP CONSIGNEES
- STEVEDORES
- TRANSIT AGENTS
- STORAGE FACILITIES
- BULK BLENDING
- BAGGING
- Sea, Rail, Road Dispatch
- DIRECT TRANSHIPMENTS

ESPECIALISTAS EN DESCARGAS GRANELES SECOS
SPECIALISTS IN DRY-BULK UNLOADINGS

INSTALACIONES - OWN INSTALLATIONS

SUPERFICIE TOTAL 130.000 m²

SUPERFICIE CUBIERTA 30.000 m²

TOTAL AREA

COVERED AREA

BASE	CARACTERÍSTICAS	FERTILIZERS ARCHIVOS	GRAINS GRANOS	COALS CARBÓN	CHARACTERISTICS	BASES
Almacenajes:		Tons	Tons		Storage capacity:	
- grane:		100.000	82.000	-	- bulk	
- sacos/pelotizado		12.000	12.000	-	- bags/pelitized	
Envase diario:					Daily bagging:	
- un turno		1.500	1.200	-	- one shift	
- dos turnos		3.000	2.400	-	- two shifts	
Bulk blending:					Bulk blending:	
- p/hora		50		-	- p/hour	
Descarga diaria:					Daily discharge:	
- granel		5.000	8.000	12.000	- bulk	
Carga diaria:					Daily loading rates:	
- granel		5.000	8.000	15.000	- bulk	
- sacos, por barco		1.500/2.000	1.200/1.600	-	- bags p/vessel	



A últims de 1986, Joan Oriol Rovira i Josep Oriol Oriol havien comprat les accions dels seus consocis Tesa i Fuster. A partir de 1987, el grup Oriol, per tal com era el propietari de la totalitat del capital, va canviar el nom primitiu pel de Mafusa, SA, semblant a l'anterior.

Poc després, el mateix any, se substitueix l'anterior pel definitiu: Mafusa Consignaciones y Tránsitos, SA, amb el mateix objecte social, lleugerament ampliat i adaptat a les noves circumstàncies i movent els mateixos productes: cereals, carbó, adobs, fertilitzants etc. I amb el mateix domicili a la desembocadura del riu Francolí s/n.

En l'habitual relació d'empleats de les empreses que descrivim, cal fer menció d'Antoni Samper Rimbau i Martí Coma Obiols.



MAFUSA

MAFUSA CONSIGNACIONES Y TRANSITOS, S.A.

Desembocadura Río Francolí, s/n. - 43080 - TARRAGONA - Apartado 190
Teléfono: (77) 21 23 00 - Télex: 56530 - FUSA E - 56666 - FUSA E
FAX: 212708

- CONSIGNATARIOS DE BUQUES
- ESTIBADORES
- TRANSITARIOS
- ALMACENAMIENTO
- BULK BLENDING
- ENVASE
- EXPEDICIONES
- Mar, Ferrocarril, Carretera
- TRANSBORDOS

ESPECIALISTAS EN DESCARGAS GRANELES SECOS
SPECIALISTS IN DRY-BULK UNLOADINGS

Superficie total	140.00	m2.
Almacenes	40.000	m2.



Maduell Barberà, Avelino

Maduell y Vila, Avelino

Agent de duanes del qual tenim la primera informació per un anunci publicat l'any 1918 que reproduïm a continuació, per bé que podem suposar que ja feia algun temps que estava en actiu.



Malgrat que podem llegir «consignaciones», hem d'interpretar que actuava com a receptor d'operacions per compte dels seus clients, però no com a consignatari de vaixells.

Fins a l'any 1924, Maduell Barberà va ser membre del Col·legi d'Agents de Duanes i, l'any 1926, el substituï el seu fill Avelino Maduell y Vilà, del qual hem trobat més informació en altres fonts, sempre amb la mateixa adreça, carrer Reial, 1.

Mallol, Juan

Agent portuari del qual tenim constància des de 1873 com a consignatari de vaixells i, des de 1881, com a agent de duanes al carrer de Mar, núm. 2. Més endavant, traslladà el seu domicili al carrer d'Apodaca, 15.

Els llibres de consignataris de l'Arxiu del Port ens donen més informació, però només de l'any 1902 a l'any 1911. Mallol era consignatari exclusivament de lla-

guts, bergantins²¹ o balandres, embarcacions que sempre declaren com a lloc de procedència el port de Sant Carles de la Ràpita. En canvi, la destinació variava entre Barcelona, Vinaròs, Oran i també Sant Carles.

Durant els anys esmentats, consignava una mitjana de 50 a 60 embarcacions cada any o sigui de quatre a cinc cada mes. No n'hem trobat més informació els anys posteriors a 1911.

Un breu comentari del cognom Mallol. Ha estat i està encara ben representat dins el món marítim del nostre litoral. A Torredembarra, trobem un Cristòbal Mallol, armador l'any 1868. A Tarragona hi ha un Joan, un Agustí i un Pere Mallol caps de «Colla de càrrega i descàrrega» l'any 1889, un Maties l'any 1908 i un Baldomero l'any 1921. Un consignatari Mallol que feia companyia amb Porta l'any 1875. A principis del segle xx, hi ha a Tarragona un pràctic que es diu Carles Mallol Dexeus. I, a més del Joan Mallol d'aquest capítol, hi ha la dinastia dels consignataris Mallol i Bosch pare, Mallol i Gabriel fill, i Mallol i Soler nét.



Ens preguntem, si és possible que algú o alguns d'aquests Mallol fossin descendents dels comerciants i mariners Mallol Bardina i Mallol Pàmies, la família dels quals ha estat objecte d'estudi per J.M. Recasens Comes i per Anton Jordà Fernández.

21 Bergantí: del baix llatí *bergantinus*. Embarcació a vela, de dos pals, trinquet i major, que aparellen veles quadres. En el major, hi va una cangrea gran, si bé alguns d'ells també en porten una altra de més gran, rodona, per aprofitar millor els vents a un llarg o en popa. Aquest veler es coneix correntment com a «bergantí rodó».

Mallol Bosch, Matías

Matías Mallol Bosch, SA

Empresa fundada l'any 1897 per Macià Mallol i Bosch, amb oficina als baixos del carrer de Mar, núm. 1, la qual, passats uns anys, es va desplaçar fins a la plaça dels Carros, núm. 9. Les seves principals activitats eren les de navilier i d'agent de duanes.

La seva flota, inscrita per aquestes dates al port de Tarragona, està formada pel llagut *Tarragoní* i, més tard, pel pailebot *Ciutat de Tarragona*, que feia viatges a través de l'Atlàntic portant des de Nova Orleans dogues de roure per als constructors de bocois i bótes de Tarragona.

L'any 1908, juntament amb Evarist Fàbregas, de Reus, Pere Garcias, de Barcelona, i el seu germà Tomàs van constituir a Barcelona, a la plaça Medinaceli núm. 1, la raó social Fàbregas, Garcias i Mallol Germans, que es dedicà a la consignació de vaixells, noliejament, trànsits internacionals i despatxos de duana.

Amb independència d'aquesta societat barcelonina, Macià Mallol i Bosch segueix treballant com a professional individual a Tarragona al carrer de Mar. Durant aquest període, consignava vaixells procedents de Cardiff, Liverpool, Anvers, Gènova, Marsella, etc. i els despatxava a semblants destinacions i també als ports de Bilbao i Avilés, tot plegat a un ritme de 7-8 vaixells mensuals.

Seguint la seva vocació de navilier, l'any 1918 té una intervenció important, com a promotor, en la fundació a Tarragona d'unes drassanes per a la construcció de vaixells. Amb relació a aquest fet, va formar part del consell d'administració d'Astilleros de Tarragona i, més endavant, l'any 1924, de la seva successora Unión Naval de Levante, SA.

L'any 1922 compra el vaixell *Danielito*, amb una capacitat de 700 tones de càrrega; el 1927, el *Ciutat de Tarragona*, amb capacitat de 1.064 tones, i l'any 1930, el *Ciutat de Reus*, amb 1.400 tones. Aquest dos últims recordem haver-los vist carregant bocois al moll de Costa, amb destí a Cette i Portvendres, els anys de 1933 fins el 1936.

Fins al 1936, exercí de consignatari, transitari, armador, agència d'assegurances, agència de viatges, etc. També era agent de duanes, però, acabada la guerra, per les seves idees polítiques, l'empresa no pogué tornar a exercir fins a l'any 1948, data en la qual la societat Matías Mallol i Bosch, SA es dona d'alta a l'Associació

de Consignataris i, pel mateix motiu, no pogué fer-ho al Col·legi d'Agents de Duanes, fins a l'any 1954. El seu titular fou el seu fill, Matías Mallol Gabriel i, a la mort d'aquest, l'any 1973, ho va ser Matías Mallol Soler, el seu net.

A partir de la seva reincorporació al mercat, l'empresa va augmentar les consignacions, recuperant part de l'antiga clientela i fent-ne de nova. Precisament per això, la seva marxa ascendent els permeté obrir una sucursal a Barcelona, l'any 1965 i una altra a Madrid l'any 1968, a més de participar en empreses com TRANSPORTIR, SA, Transportes Internacionales, i CODEMAR, SA, l'any 1962.

Matías Mallol i Bosch va ocupar càrrecs importants dins el món econòmic de Tarragona: president de l'Associació de Consignataris, tresorer de la Cambra de Comerç (1904-1907), president (1921-1926) i vocal (1933 -1937); president de la Junta d'Obres del Port (1923-1926), període en el qual es van fer les obres al moll de Llevant i s'instal·laren les primeres vies al moll i les primeres grues de càrrega i descàrrega de vaixells. Presidí també altres empreses tarragonines, com Oleícola de Tarragona, la farinera Tarragona Industrial i participà, junt amb el germà, Tomàs, en la fundació de les Drassanes de Tarragona.

Matías Mallol Gabriel va seguir els passos del seu pare, va ser president de l'Associació de Consignataris (1964-1968), vocal de la Junta del Col·legi d'Agents de Duanes, soci de l'empresa SACYT, transitària de productes agrícoles a dojo i, l'any 1962, fundador de l'estibadora CODEMAR, SA.

Matías Mallol Soler, continuador del treball i del prestigi de la seva empresa, va ser president de l'Associació de Consignataris, del Col·legi d'Agents de Duanes, de l'estibadora CODEMAR, SA i, l'any 1976, fundador, junt amb Transportes, SA i Marítima Merele, SA, de l'empresa TRAVIMA, SA.

Les principals línies que ha consignat són: A.P. Moller, A/S Norvewegian Gas Carriers, Arabgas Carriers, Erik Thun Ab, Lauritzen Kosan Tankers, Naftomar Shipping & Trade. Colt, Repsol Butano, SA.

Entre els col·laboradors principals de l'empresa, hem de citar, en primer lloc, Trió Bas Mercadé, que n'ha estat el gerent durant llargs anys, els despatxadors de duana Mariano Masdeu, fins a 1936, i, a partir de 1954, Antoni Grau i Manel Rodríguez, del qual hem rebut part de la informació precedent.

Inserim, a la pàgina següent, un anunci de l'any 1917 i el que va publicar la revista *Tierras de España*, edició del mes d'agost de 1933, dedicada a Tarragona.



IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN

Comisión :: Consignación :: Tránsito

:: Fletamentos ::

Telegs. y Telefs.

MAYOL

Teléfonos 139 y 78

Matías Mayol Bosch

Compra-venta de toda clase de buques

TARRAGONA




MATIAS MALLOL BOSCH

ARMADOR-CONSIGNATARIO

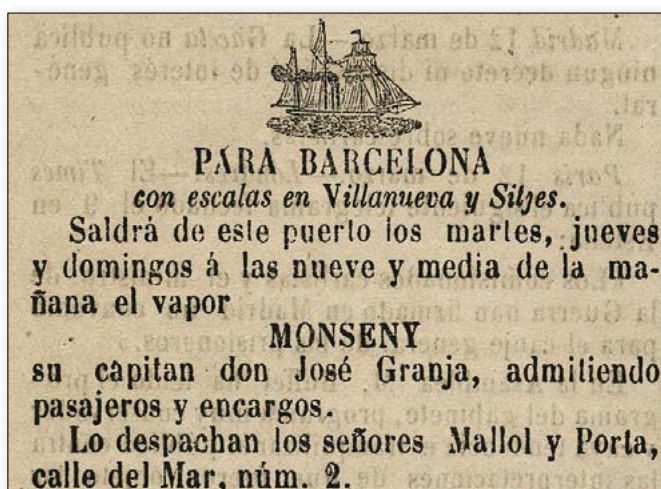
TELEGRAMAS Y TELEFONEMAS: «MALLOL»

TARRAGONA

Mallol y Porta

Societat de la qual només disposem de la informació del *Diario de Tarragona* de 1875, data en la qual tenien el domicili al carrer de Mar, núm. 2.

Per l'anunci que inserim, del 15 de març de l'any esmentat, prestaven un servei de càrrega i de passatgers amb destí a Barcelona, amb escala a Vilanova i Sitges, o sigui, que feien el mateix que els altres naviliers d'aquella època. Venia a ser com un servei regular, sense concessions exclusives.



Mariné Redón, Antonio

Les primeres informacions que disposem d'aquesta empresa procedeixen d'*El Indicador General de la Provincia de Tarragona* de l'any 1888, en el qual Antonio Mariné figura com a agent de duanes, amb oficina al carrer Misericòrdia, 15 i amb la representació de l'importador francès Paulin Arnauo, que tenia un servei regular setmanal en vapors cap a Certe amb vins, servei que mantingué fins a principis del segle xx.

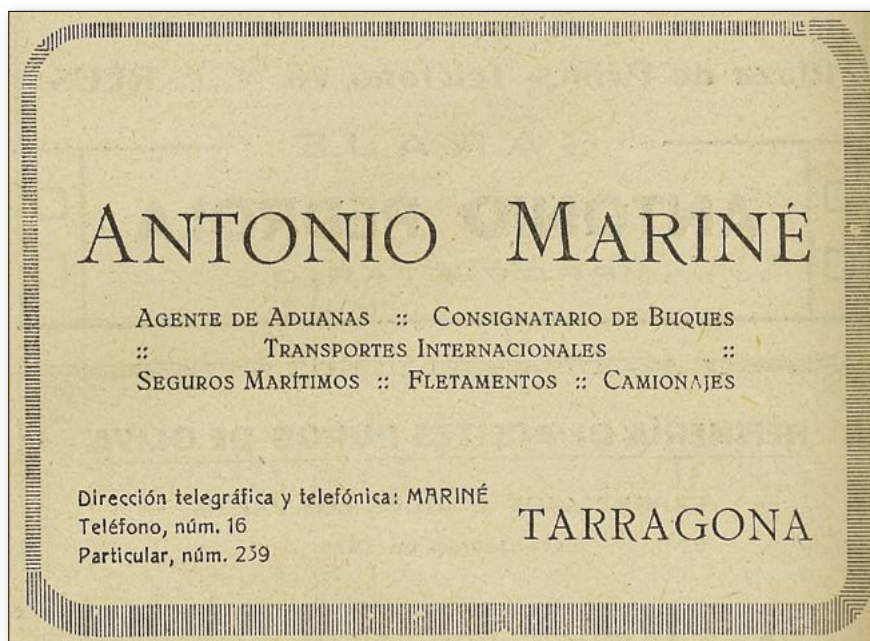
Havent consultat l'Arxiu del Port, trobem que entre els anys 1907 i 1911 (únics dels quals hi ha informació d'aquesta firma) consignava vaixells procedents de Cullera, Almeria, i de Portvendres, els quals, la majoria amb bocois de vi, marxaven cap al port francès, si bé també mantenia un servei amb València i Palma.

Tenia les oficines a la plaça Olózaga, 12 i els vaixells que consignava regularment, excepte els vapors que anaven a França, eren pailebots, llaguts i goletes. O sigui, petites embarcacions que feien cabotatge pel nostre litoral, mitjà de

transport característic de principis del segle xx, que ben aviat va ser superat pels vaixells a vapor i, més endavant, pels camions.

A més de consignatari, agent de duanes, etc., va tenir la representació de la casa Joseph Merat, de Ginebra, dedicada a transports internacionals, especialitzada en el transport de vins per ferrocarril en «vagones cubas de 100 /180 Hectólitros».

Antoni Mariné formà part de la Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Tarragona, com a tresorer l'any 1908 i com a vocal l'any 1913; i el 1927, al Col·legi d'Agents de Duanes.



Antoni Mariné Redón va tenir al seu càrrec la representació consular de Grècia a Tarragona, de l'any 1920 fins al 1930.

Marítima del Mediterráneo, SA – MARMEDSA

Empresa sucursal de la principal de Barcelona que s'establí a la nostra ciutat. Va donar-se d'alta a l'Associació de Consignataris, Estibadors, etc. el 13 de gener de 1972.

Fins a l'any 1976, no van obrir oficina pròpia, al carrer Comerç núm. 7 i, en aquest interval, 1972-1976, les operacions a Tarragona dels seus clients, les delegaven als seus col·legues, TRAVIMA; la qual, recíprocament, els passava a Barcelona la feina dels seus clients de Tarragona. I, pel que fa al despatx de duana, el cedien alternativament entre tres agents col·legiats.

A partir de 1976, gairebé només han treballat en la consignació de vaixells discrecionals, especialment, amb líquids i, principalment, amb petroli. Han estat socis de l'estibadora CODEMAR fins al 2003.

L'any 1983, adquireixen la representació de la Companyia Transatlántica, la qual prestava un servei regular mensual amb els ports del Golf de Mèxic.

Al principi, J. Campaña en va ser el gerent, i els seus companys de treball en el transcurs del temps han estat Lluís París, Martí Gras, Genoveva Canut i Fernando Alonso Pérez, entre d'altres.



Martí y Rosell, Sociedad Regular Colectiva

La societat, fundada l'any 1939, la formaven Joan Martí Solé i Antoni Rosell Fabregat, els dos socis i successors de l'antiga empresa consignatària Fénech, de Tarragona. Tenien les oficines al carrer Rebolledo, 19.

Com a empresa consignatària, van treballar alguns anys despatxant, de la mateixa manera que els seus antecessors Fénech, els vaixells que portaven tabac per a Tabacalera, SA, però la seva principal activitat va ser la de consignar els vaixells que portaven sal des de Torrevella i altres ports del Mediterrani.

L'any 1982, Josep Maria Rosell Martínez va succeir com a agent de duanes el seu pare, Antoni Rosell.

Tots dos socis van tenir àmplia representació professional i consular. Joan Martí Solé va formar part de la Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Tarragona, els anys 1940-1942 com a vocal i, els anys 1942-1963, com a vicepresident. I, l'any 1940, va ser elegit president del Col·legi d'Agents de Duanes de Tarragona i reelegit fins al 1960. Per la seva banda, Antoni Rosell Fabregat va ser cònsol de Cuba des de 1922 fins al 1925.

Mas, Antonio

Empresari establert a Tarragona des de l'última dècada del segle XIX, durant la qual consignava amb certa regularitat vaixells de diferents procedències, segons la informació del «Movimiento del Puerto», del *Diario de Tarragona*.

A l'Arxiu del Port, hi consta que el segon semestre de l'any 1902 consignava vaixells procedents de Huelva, València, Nàpols, i n'expedia altres amb destinació a Gènova i València. També tenia la consignació de petits vaixells que feien el servei de cabotatge pel Mediterrani.

Roman Musolas va adquirir el seu despatx, amb les consignacions de què disposava, clientela, etc., a partir de 1903.

Maza, Climent y Compañía

Maza, Gabino de la

Consignataris dels quals coneixem l'existència per un anunci publicat al *Diario de Tarragona* del dia 30 de novembre de 1865. En anys posteriors, concretament el 1880, hi ha un consignatari d'aquest cognom que suposem que devia ser el continuador de la societat inicial.

El 1891, era el consignatari a Tarragona dels vaixells de la Compañía Transatlántica.

Reproduïm l'anunci esmentat de l'any 1865.



PARA CADIZ.

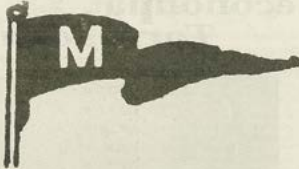
La nueva polacra goleta de la matrícula de Barcelona **JOVEN PEPITO**, su capitan Llorca, tiene a flete 70 botas y cerrará su registro el sábado próximo venidero si reúne 120 botas del mismo modo por ser toda su carga.

Para informes podrán dirigirse á los señores **Maza, Climent y compañía**.

Medimar, SA

Societat constituïda a Tarragona el 8 d'agost de 1985, amb l'objectiu social de dedicar-se a la consignació de vaixells i a activitats complementàries. Els socis fundadors van ser Joan Beltran Blanco, Anna Maria Beltran Burgos i Antonio Grainho Parreira-Vicente, amb domicili fiscal al carrer d'Apodaca, núm. 5.

El mateix any, dos mesos després, se'n nomena apoderat Lluís Garcia Pinar i, l'any següent, 1986, s'amplia el capital. L'any 1988, hi ha un canvi en l'accionariat i per tal com superem la data que ens hem proposat no traspassar, no seguim amb més informació. Malgrat això, reproduïm un anunci publicat de l'any 1986.



MEDIMAR, S.A.

CONSIGNATARIOS - AGENTES MARITIMOS - TRANSITARIOS

Consignaciones de petroquímicos y todo tipo de mercancías.

Representantes de *Space cargo* en Tarragona con delegaciones en Madrid, Barcelona, Alicante, Bilbao, Elda, Las Palmas Gran Canaria, Málaga, Sevilla y Valencia.

Líneas Regulares desde diferentes puertos a: *Extremo Oriente, Mar Rojo, Golfo Árabe, Norte de Europa y Mediterráneo.*

Para fletes e informes dirigirse a:
Apodaca, 5, 1.º 3.ª - Teléfono: (977) 21 17 16 - 21 17 64 - 21 17 98 - Télex: 53.505 - LGPE - 43004 TARRAGONA

Melsa, SA

Societat constituïda l'any 1977 per tal de tenir representacions diverses, en especial, de maquinària industrial i per a la construcció, per llogar o vendre, i altres activitats complementàries. Els socis fundador foren Ricardo Vilar Guix i els seus nebots, José Luis i Manuel Vilar Guañabens. Han estat apoderats de la societat, entre altres, Baldomero Vives Navia i Pedro Cañellas Martorell (1979), Alvaro Rubio Vilar, Alfonso Mateo Morales i José Vilar Guix (1980).

Ha tingut una activitat ascendent i, l'any 1984, es fa una ampliació de capital i de l'objecte social, en el sentit de tenir facultats per «interessar-se en les operacions d'altres societats mitjançant la compra d'accions o participacions».

Aquesta ampliació va permetre a MELSA, SA adquirir accions de la nova societat Tráficos Isleños, SA aquest mateix any.

José Merelo, Consignatario de Buques

Agencia Marítima Merelo

Marítima Merelo, SA

L'any 1909, Josep Merelo de Barberà Serrahima inicia les seves activitats mercantils constituint l'empresa José Merelo, Consignatario de Buques, dedicada especialment a fer de consignatària. De bon principi, comptava amb la consignació de vaixells que, procedents del Canadà, portaven blat del qual ell mateix n'era l'importador.

A mesura que el negoci anava endavant, va adquirir noves consignacions, especialment, de línies franceses, circumstància que li havia facilitat el fet de ser el cònsol de França a Tarragona.

L'any 1917, trobem un anunci a *Vida Económica de la Provincia de Tarragona*, publicació de les Cambres de Comerç, Indústria i Navegació de Tarragona, Reus, Tortosa i Valls, que pel seu indubtable interès reproduïm seguidament.



Seguint la seva ascensió professional, l'any 1922 es fa agent de duanes i obté noves representacions d'altres companyies franceses de càrrega i passatge, Compagnie Faibre Line & Fraissinet, Cie. de Navigation Mixte et Chargeurs Reunis, les quals feien escala a Tarragona en els seu viatges als Estats Units, Àfrica del nord i Àfrica equatorial.

Cal afegir que, en aquests temps, Josep Merelo de Barberà Serrahima era el cònsol de França (1917-1939), de Rússia (1921-1936) i de Mònaco (1936).

L'any 1939, un cop acabada la guerra, el seu fill, Víctor Merelo de Barberà Beltran, constitueix una nova empresa amb el nom d'Agencia Marítima Merelo, la qual tenia com a agent de duanes el seu germà Francisco, que treballava de consignatari i d'agent de duanes amb la denominació de Consignaciones y Tránsitos, a Tarragona, al carrer Apodaca, 30. L'any 1949, aquesta empresa és adquirida pel seu germà Víctor, amb els seus clients i consignacions, i en va formar, junt amb la seva, una de nova i gran unitat mercantil al carrer Reial, 24.

L'any 1955, va morir el pare, José Merelo i, l'any següent, 1956, l'empresa es constitueix en forma de societat mercantil amb el nom de Marítima Merelo, SA.

Víctor Merelo de Barberà Beltran va portar una vida corporativa molt activa. Va ser president de l'Associació de Consignataris del 1941 al 1947 i del 1959 al 1963. Va ser vocal de la Cambra de Comerç de 1963 a 1968; vicepresident, de 1969 a 1974 i vocal cooperador a partir de 1978 fins al 1982. També va ser membre del Col·legi Oficial d'Agents de Duanes del 1955 fins al 1973, any en què el succeí el seu fill.

A partir de l'any 1972, el nét de la família, Víctor Merelo de Barberà Sanromà, es va fent càrrec de la direcció de la societat fins al 1973, data en la qual el seu pare es retira definitivament de l'activitat, després de molts anys al capdavant de l'empresa i, en definitiva, del món marítim.

Durant aquest anys, han treballat a l'empresa Merelo: Francesc Huguet Jordà d'apoderat general; Jaume Pujol, gestor per a la duana; Remei Llaberia Folch, a secretaria; i Carles Ballester, Àngel Andreu i els germans Marcel·lí i Magí Godall, a administració. Tenia, igualment, al port una colla amb el nom de Colla Marítima.

La crisi del petroli de l'any 1974 va repercutir fortament en el moviment portuari de Tarragona, en particular, i en l'econòmic, en general, circumstància que

a alguns els va fer veure la conveniència, si volien subsistir, d'unir-se dos o tres consignataris, preferentment tarragonins, de semblants característiques econòmiques i d'acreditada professionalitat i prestigi dins el món marítim. I així va néixer, el 1976, Travima, SA.



Miró Aguadé, Pablo

Agent de duanes establert a Tarragona, a la plaça d'Olózaga núm. 12, ja en actiu a la primera meitat de la dècada dels anys 20 del segle passat. Tenim notícies d'ell a través dels llibres d'actes del Col·legi d'Agents de Duanes. El Col·legi, a efecte de determinar les quotes que havien de pagar els seus afiliats per al sosteniment de la Corporació, feia una classificació per categories, de manera que els de primera tenien unes quotes més altes que els de segona i així successivament, fins a fer quatre categories.

Pablo Miró, tant a la classificació de l'any 1927 com a la de l'any 1932, va pertànyer a la tercera categoria. Això ja ens dóna una idea de la seva importància relativa.

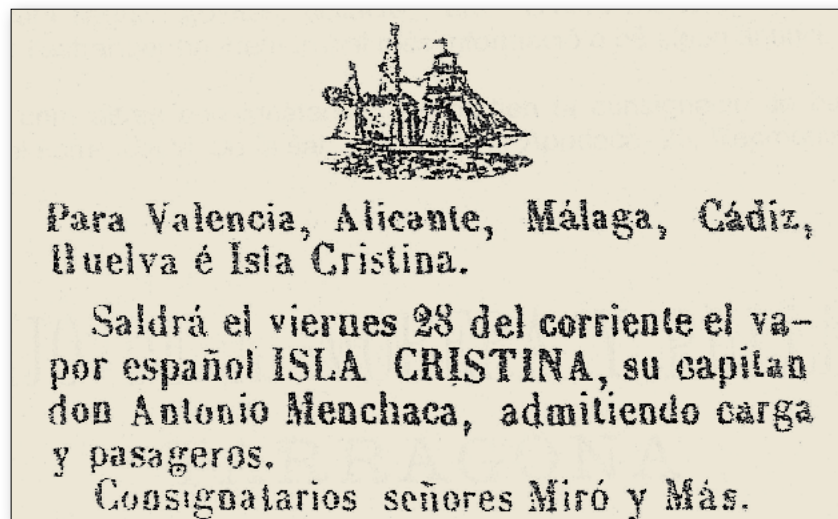
L'any 1952 va causar baixa per defunció.

Miró y Mas

Consignataris de vaixells dels quals només tenim coneixement per un anunci al *Diario de Tarragona*. Malgrat la poca informació, no volem deixar de relacio-

nar-los, amb la suposició que un d'ells, Miró, fos l'antecessor o bé el pare de Pau Miró Aiguad, del qual hem donat informació anteriorment.

Reproduïm l'anunci publicat el dia 23 de setembre de 1877 al *Diario de Tarragona*.



Morera y Pullés, A.

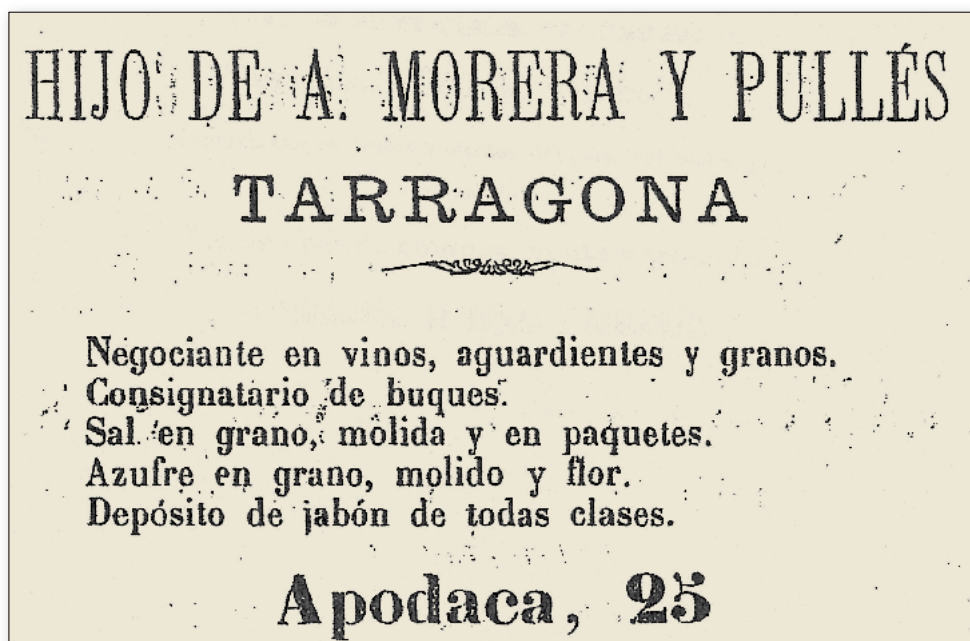
Morera y Pullés, Hijo de A.

L'empresa Morera Pullés ja feia de consignatària i d'agència de duanes des de 1861, si bé el mateix any hi ha noves consignacions a nom d'Hijo de Morera y Pullés, signatura amb la qual van treballar, com a mínim, fins al 1891, any en què regularment consignava vaixells, segons el «Movimiento del Puerto», del *Diario de Tarragona*.

Per tant, coneixem un període de 30 anys d'activitat d'aquesta empresa, i per la informació del moviment del port esmentada, va tenir uns anys d'intensa activitat, superior a altres consignataris de l'època.

És probable que només consignessin petites embarcacions de cabotatge i de poc tonatge, com llaguts, goletes, pollacres, etc. D'altra manera, si hagués consignat vapors per a l'estranger, n'hauríem trobat més informació o bé algun anunci.

També, com altres consignataris, compartien la consignació de vaixells amb el comerç del sofre, del vi, de la sal, etc., al carrer Apodaca, 25. Reproduïm l'anunci de l'any 1888.

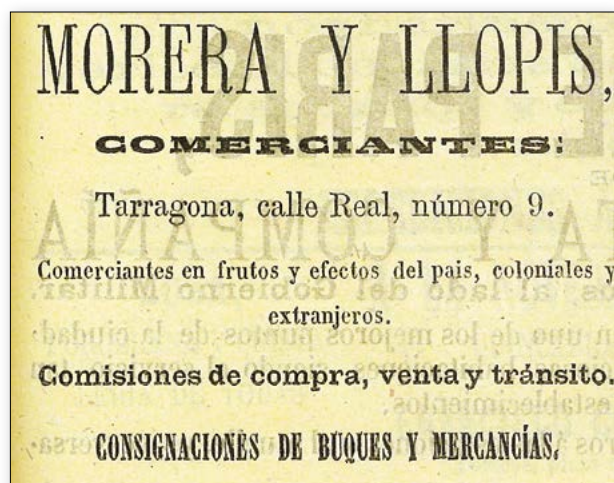


Morera y Llopis

Comerciants i consignataris establerts a Tarragona, almenys des de 1861, segons la primera informació de què disposem.

En aquest sentit, hem trobat reiterades cites d'aquesta firma com a consignataris de vaixells que arribaven a Tarragona durant el període comprès entre 1861 i 1880, al *Diario de Tarragona* a la secció «Movimiento del Puerto».

És força segur que foren uns importants consignataris, malgrat que no hem vist cap anunci al seu nom relatiu a sortides de vaixells, com feien altres competidors. No obstant això, reproduïm l'anunci que van fer a l'*Indicador de España*, de Viñas y Camí de 1867.



Muñoz y Cabrero, SA, Transportes Internacionales

Societat dedicada gairebé exclusivament al transport internacional que va ser alta a l'Associació de Consignataris el juny de 1971. Tenien les oficines al carrer d'Apodaca, núm. 5, i l'administrador dels primers tres anys va ser Pelegrí Prats, al qual substituï Antonio Cerdán l'any 1974.

Mai van fer de consignataris, només feien d'agents de duanes de les mercaderies que transportaven. Tenien com a magatzem i centre logístic l'estació TIR.

En certa manera van ser els continuadors de FERRER PESET, SA, perquè els tràmits de la duana dels seus clients eren fetes per aquesta empresa.

Gràcies a les seves relacions internacionals, van moure una gran quantitat de mercaderies, de totes menes i de tots volums, fins i tot van tenir relació amb altres consignataris per fer grupatges que permetien un estalvi i una rapidesa als clients.

Aquest moviment va quedar reflectit, en certa manera, amb el personal que hi va treballar. Citarem a més dels esmentats Prats i Cerdán, el qual va ser l'apoderat fins al tancament, a José Antonio Gutierrez, José Antonio Montoya, Isidro González, María Ángeles, Maria Sendra, etc.

L'any 1994, Muñoz y Cabrero va tancar la seva oficina de Tarragona, i molts dels seus antics treballadors van passar a una empresa de la competència.



Musolas Rojals, Roman

Empresa tradicional tarragonina, d'àmplia activitat tant marítima com comercial, amb domicili al carrer d'Apodaca, 38. Va estar en actiu fins al 1936, data de la mort de Roman Musolas. Fou el successor d'Antonio Mas, del qual va adquirir, a mitjans de l'any 1902, la consignació dels vaixells de la Compañía Valenciana de Navegación, que Antonio Mas representava.



Era una bona naviliera, perquè disposava d'una flota de set vaixells: *Játiva*, *Grao*, *Martos*, *Cabañal*, *Alcira*, *Denia* i *Sagunto*, els quals destinava al cabotatge amb línies regulars pel Mediterrani espanyol, francès i italià (Marsella, Gènova i Liorna).

COMPañÍA VALENCIANA DE NAVEGACION

Itinerario del puerto de Tarragona para los meses de MARZO y ABRIL de 1903

MARZO

Día	3	vapor	<i>Játiva</i>	para Marsella, Génova y Liorna.
»	5	»	<i>Grao</i>	para Valencia, Alicante, Almería.
»	10	»	<i>Martos</i>	Málaga, Algeciras, Cádiz, Huelva. para Marsella y Génova.
»	12	»	<i>Cabañal</i>	para Valencia, Alicante, Almería, Málaga, Algeciras, Cádiz, Huelva. para Marsella, Génova y Liorna.
»	17	»	<i>Alcira</i>	para Valencia, Alicante, Almería, Málaga, Algeciras, Cádiz, Huelva. para Marsella y Génova.
»	19	»	<i>Játiva</i>	para Valencia, Alicante, Almería, Málaga, Algeciras, Cádiz, Huelva. para Marsella y Génova.
»	24	»	<i>Grao</i>	para Valencia, Alicante, Almería, Málaga, Algeciras, Cádiz, Huelva. para Marsella y Génova.
»	26	»	<i>Martos</i>	para Valencia, Alicante, Almería, Málaga, Algeciras, Cádiz, Huelva. para Marsella, Génova y Liorna.
»	31	»	<i>Cabañal</i>	para Marsella, Génova y Liorna.

ABRIL

Día	2	vapor	<i>Alcira</i>	para Valencia, Alicante, Almería, Málaga, Algeciras, Cádiz, Huelva. para Marsella y Génova.
»	7	»	<i>Játiva</i>	para Valencia, Alicante, Almería, Málaga, Algeciras, Cádiz, Huelva. para Marsella, Génova y Liorna.
»	9	»	<i>Grao</i>	para Valencia, Alicante, Almería, Málaga, Algeciras, Cádiz, Huelva. para Marsella, Génova y Liorna.
»	14	»	<i>Martos</i>	para Valencia, Alicante, Almería, Málaga, Algeciras, Cádiz, Huelva. para Marsella y Génova.
»	16	»	<i>Cabañal</i>	para Valencia, Alicante, Almería, Málaga, Algeciras, Cádiz, Huelva. para Marsella y Génova.
»	21	»	<i>Alcira</i>	para Valencia, Alicante, Almería, Málaga, Algeciras, Cádiz, Huelva. para Marsella y Génova.
»	23	»	<i>Játiva</i>	para Valencia, Alicante, Almería, Málaga, Algeciras, Cádiz, Huelva. para Marsella, Génova y Liorna.
»	28	»	<i>Grao</i>	para Valencia, Alicante, Almería, Málaga, Algeciras, Cádiz, Huelva. para Marsella, Génova y Liorna.
»	30	»	<i>Martos</i>	para Valencia, Alicante, Almería, Málaga, Algeciras, Cádiz, Huelva. para Marsella, Génova y Liorna.

Se admite pasaje y carga á precios reducidos.

Se admite carga con flete corrido y conocimiento directo para New-York, Boston, Nápoles, Bari, Siracusa, Messina, Catania, Palermo, Cagliari, Venecia, Malta, Trieste, Fiume, Odessa, Braila, Galatz, Alejandría, Port-Said, Suez, Aden, Bombay, Singápor, Hong-Kong, etc., con trasbordo en Génova y para Alger trasbordo Alicante.

L'any 1906, s'anunciava com a agent de duanes, consignatari, transitari, etc., i l'any 1912, data de l'anunci que reproduïm seguidament, a més dels habituals serveis tradicionals, disposava, com a armador, de dos vaixells, el *Cullera* i el *Cartagena*.

ROMÁN MUSOLAS
CONSIGNATARIO

Vapores Correos de Africa
LÍNEAS DE ESPAÑA, AFRICA, CANARIAS,
Francia, Italia é Inglaterra.

LÍNEA G. GUÑALONS DE MAHON
SERVICIO DE VAPORES ENTRE CETTE
Y PUERTOS ESPAÑOLES

Línea "Ruys"
Servicio mensual del Mediterráneo
A ROTTERDAM

EMPRESA VAPORES
"CULLERA" Y "CARTAGENA"

CORRESPONSAL DE LA COMPAÑIA
de "Messageries Maritimes de Marsella"

Agencia del LLOYD INTERNACIONAL de Berlín
SEGUROS MARÍTIMOS

AGENCIA DE ADUANAS. TRÁNSITOS Y COMISIONES

APODACA, 38.—TELÉFONO 34
 **TARRAGONA**

Durant el període que s'estén de 1902 a 1908 va ser vocal de la Cambra de Comerç de Tarragona; i, de 1926 a 1928, vocal del Col·legi d'Agents de Duanes. L'última informació de què disposem, en relació amb la seva activitat marítima, és de l'any 1928, data en la qual encara s'anunciava com a representant de la Compañía Transmediterránea, de la qual ho era des de 1916.



Naviera del Odiel de Contenedores, SA

Aquesta empresa es va establir a Tarragona l'any 1983, al carrer d'Apodaca, 24, gairebé amb l'única finalitat de dedicar-se a la consignació i estiba de cotxes que anaven destinats a les illes Canàries.

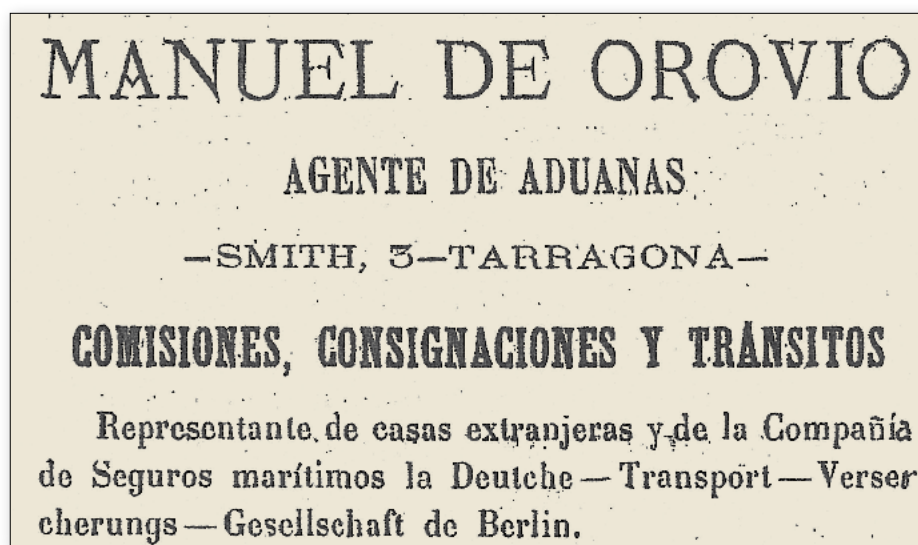
Eren dels primers vaixells que van venir d'aquesta especialitat que atracaven al parament nord del moll Paral·lel al de Costa, ara moll de Lleida Nord.

També van ser els consignataris, de 1983 a 1985 del vaixell *Medlink*, el qual feia un servei regular mensual de Tarragona a diferents ports de Turquia.

Habitualment, tenien l'oficina tancada i només venien quan tenien vaixell. Van tancar uns anys després.

Orovio, Manuel de

Agent de duanes del qual tenim informació des de 1888, per mitjà de l'anunci que reproduïm seguidament. Posteriorment, els anys següents, l'hem trobat en altres publicacions.



Malgrat que ofereix «consignaciones», interpretem que no es refereix a la professió de consignatari de vaixells, sinó a la de consignar o rebre, per compte propi o del seu client, mercaderies i productes diversos, és a dir, que la paraula té un sentit diferent del marítim.

El seu cognom es repeteix, anys després, en alguns consignataris. Possiblement, és l'ascendent d'un d'ells.

Va ser vocal de la Cambra de Comerç de Tarragona de 1905 a 1908.

Pagés y Hermano, Ginés

D'aquest consignatari només hem trobat una única referència, que és l'anunci que reproduïm a continuació, publicat a *Diario de Tarragona* el dia 24 d'abril de 1873.

Considerem que és molt explícit i, per tant, no afegim res més.

Sociedad general de trasportes marítimos por vapor.
COMUNICACION RÁPIDA ENTRE EUROPA Y LA AMÉRICA DEL SUR.
Se emplean solo 26 dias en el viage.
 Prestan este servicio los grandes y magníficos vapores
BOURGOGNE, SAVOIE, POITOU, PICARDIE Y FRANCE.

PARA RIO-JANEIRO, MONTEVIDEO Y BUENOS-AIRES.
 Saldrá del puerto de Barcelona el 1.º de mayo próximo el vapor **Picardie**, de 3000 toneladas, admitiendo carga y pasajeros.
 Los pasajeros de 3.ª clase serán alojados en grandes cámaras bajo cubierta, y se les proveerá de gergon, cabecera y manta, y se les suministrará diariamente, vino, pan y carne fresca, con el servicio de mesa, cubiertos etc., gratis. Hay cámara especial para señoras de 3.ª clase.
 Para despacho de pasajes, acúdase en Tarragona á los señores Ginés Pagés y hermano, calle de Barcelona, número 5.

Peres, Mariano

L'*Indicador General de la Provincia de Tarragona* de 1888 ja el menciona com a consignatari de vaixells, al carrer Rebolledo, 14, data que no exclou la possibilitat que estigués en actiu uns anys abans. També hem trobat informació seva a l'Arxiu del Port. Inserim un anunci de l'esmentat *Indicador*.

MARIANO



PERES

Consignatario de los grandes vapores de los Sres. Ibarra y C.^a de Sevilla
Servicio semanal entre Bilbao, Sevilla y Marsella.
 Salida todos los jueves de este puerto para los de Valencia, Alicante, Cartagena, Almería, Málaga, Cádiz, Sevilla, Huelva, Vigo, Carril, Coruña, Ferrol, Gijón, Santander y Bilbao, con servicio semanal para Burdeos.
 Salida todos los miércoles para Cette y Marsella.

VAPORES DE LA COMPAÑÍA

Cabo Quejo, Cabo San Antonio, Cabo Peñas, Cabo Machichaco, Cabo Ortegá, Cabo Trafalgar, Cabo Palos, Cabo Creux, Ibarra número 3, Itálica, Vizcaya, Triana, La Cartuja, Ibaizabal, Luchana.
 Combinación para San Sebastián, Pasajes y Bayonne en Bilbao y para puertos de Italia en Marsella.

En el llibre de Luis del Arco, de l'any 1912, *Nueva guía artística y monumental de Tarragona y Provincia* hi ha un gran anunci que reproduïm a continuació precisament per la seva extensa explicació, que ens fa entreveure la bona i, amb tota certesa, lenta comunicació marítima de què disposava Tarragona, i també com era la navegació marítima d'aquells anys.

IBARRA Y C.^a (Socd. en Cta.)

SEVILLA

LÍNEA REGULAR DE GRANDES VAPORES

Salida fija todos los jueves del puerto de TARRAGONA para Valencia, Alicante, Cartagena, Almería, Málaga, Cádiz (admitiendo carga para Ayamonte é Isla Cristina), Huelva, Sevilla, Vigo, Villagarcía, Carril, Coruña, Ferrol, Avilés, Santander, Bilbao, Pasajes y San Sebastián.—Servicio rápido eventual para Galicia y Norte de España con escalas en Valencia, Alicante, Málaga, Sevilla, Vigo, Coruña, Santander y Bilbao, empleando solamente **catorce días** en el viaje.—Se expiden conocimientos directos para Luarda y San Esteban de Pravia con trasbordo al vapor "**Luarda núm. 3**" y para Dunkerque á los vapores de la Compañía Francesa "**Denain et d'Anzin**".

Viajes extraordinarios á Palma de Mallorca.—Único servicio fijo y semanal (todos los viernes) para Cette y Marsella.

Para más informes dirigirse á su Consignatario: **MARIANO PERES; Calle Real, 23, teléfono. n.º 45**

TARRAGONA

També figura el seu nom a l'*Anuario General de España, Viñas y Cami*, de l'any 1921, com a agent de duanes, possiblement, un dels últims anys d'exercici de

consignatari i d'agent, ja que, l'any 1924, Hijo de José Vilar Tomás s'anunciava com a agent d'Ibarra y Cía.

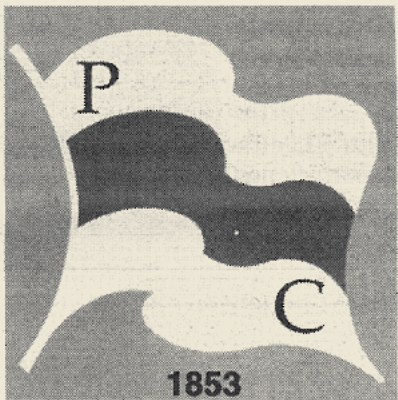
Pérez y Cía.

Consignataris amb casa central a Barcelona, que l'any 1983 van obrir sucursal a Tarragona, al carrer Castellarnau núm. 14, on encara tenen les oficines. És una antiga empresa, fundada l'any 1853, amb sucursals a diferents ports espanyols i amb empreses filials a Puerto Rico, Cuba, Panamà i altres ports del Carib.

Es dediquen, amb preferència, a fer de consignataris i agents de duanes, però també són estibadors i transitaris. Fins al 1989, van ser socis d'ESTIBAS TÁRRACO, SA.

Són els consignataris de diverses línies a l'Amèrica Central, entre elles l'Empresa de Navegación MAMBISA, que va regularment a l'Havana.

El primer gerent a Tarragona va ser Eusebio Gómez, el qual deixà la societat poc temps després. I l'agent de duanes que actuava per compte de l'empresa era Ramón Piñeiro Truau.



Pérez y Cía.

Pérez y Cía, (Catalunya) SA
 Castellarnau, 14 - 5ª
 43004 Tarragona (Spain)
 Telephone: + 34 977 21 71 56
 telex: 56474 przt.e
 Fax + 34 977 22 51 43
 Cables: gelperez
 E-mail: tarragona@perezycia.com

**Ship's agents • Operators
 Stevedors • Forwarding
 Warehousing • Custom agents**

Posada Sarabasa y Compañía

Empresa de la qual només tenim coneixement per un anunci publicat l'any 1888 i per diferents mencions al «Movimiento del Puerto» del *Diario de Tarragona* dels últims anys del segle passat.

Per l'anunci que reproduïm, cal suposar que es tractava d'uns consignataris relativament importants, fet que confirma la freqüència amb què surten al *Diario de Tarragona* els anys 1880 i 1890. I ens abstenim de fer més comentaris, perquè el text ja és prou explícit.



Amb tota probabilitat, van deixar de treballar a finals del segle XIX, perquè a l'Arxiu del Port no hem trobat el seu nom a principis del XX.

Puerto Transportes, SA

Puerto Transportes Vilar, SA

Puerto Transportes, SA

Empresa constituïda l'any 1948 amb l'objectiu de complementar part de les activitats portuàries de l'empresa consignatària del seu soci José Vilar Guix, el qual, junt amb Carlos Molins de Mas, l'altre soci, van signar escriptura de constitució al 50% cadascú, primer, amb domicili social a Madrid i, poc temps després, a Barcelona.

Més endavant, l'any 1968, es va ampliar el capital, al qual van accedir com a socis, a més de l'esmentat José Vilar, la societat Hijos de Manuel Vilar, SA, Ricardo Vilar Guix, Antonio Vilar de Orovio, José Cano i Carmen Borrull Pujol.

També, al mateix temps, se'n va canviar el nom pel de Puerto Transportes Vilar, SA, i el domicili a Tarragona: plaça General Sanjurjo, 12; si bé, mig any després, va recuperar definitivament el nom inicial de Puerto Transportes, SA, encara en actiu actualment i al mateix domicili, ara plaça dels Carros, 12.

Puerto Transportes, S.A.
Transportes Generales de pequeño y gran tonelaje
Camiones volquetes - Palas cargadoras
Plaza dels Carros, 12 - Teléfonos 22 17 14 - 22 17 47 - Telex: 56429 - 56445
43004 TARRAGONA

Ramírez Hermanos y Delgado S. en C.

Ramírez Segarra, Juan

Empresa característica d'agents de duanes. L'any 1921, en constituir-se dues seccions dins l'Associació de Consignataris i Agents de Duanes, Juan Ramírez va formar part de la Secció d'Agents de Duanes com a vocal i en representació de la societat.

Tenia les oficines al carrer d'Apodaca, núm. 8.

El 1923, en successives reunions del ja constituït Col·legi d'Agents de Duanes, Juan Ramírez hi assisteix representant la societat, fins a l'any 1925, quan dóna de baixa la societat i es dóna d'alta ell com a professional individual. Juan Ramírez Segarra va seguir dins el Col·legi fins al 1936, data a partir de la qual ja no trobem més informació.

Redón, Pere

Consignatari del qual hem tingut notícia a través de la documentació existent a l'Arxiu del Port. Al seu nom només hem trobat informació d'unes poques operacions de consignatari que comencen l'any 1904 i acaben el 1905. Del 1906 endavant no trobem res més.

Va consignar uns quants vaixells procedents dels ports francesos de Marsella i Cette, els quals van sortir amb destinació als mateixos ports. Tot fa suposar que venien a buscar vi.

Existeix la probabilitat que el successor d'aquest consignatari recaigués en la persona d'Antoni Mariné Redón, del qual tenim constància que, abans de l'any

1908, ja treballava, perquè aquest any era tresorer de la Cambra de Comerç. És probable, pel cognom, que fossin família, nebot o cosí, i que com tal l'Antoni Mariné hagués agafat el relleu del negoci.

José María Ricomá Pallejá

Vda. e Hijos de José M^a Ricomá

Juan Ricomá Gabriel

José María Ricomá Martí

José María Ricomá, SA

Les primeres informacions que trobem de José María Ricomá Pallejá són de l'any 1875 al *Diario de Tarragona*, com a consignatari de vaixells; i, del 1888, com a agent de duanes a l'*Indicador General de Tarragona*.

De l'any 1917, hem vist uns anuncis que reproduïm seguidament a nom de Vda. e Hijos de José M^a Ricomá. En el segon hi observem que, a més d'agent de duanes, tenien un taller de boteria, activitat molt freqüent en aquelles dates.

Amb tota seguretat podem dir que el seu fill, Joan Ricomá Gabriel, era el que portava el negoci de mar, perquè a l'Arxiu del Port hi ha informació segons la qual, durant els primers anys del segle xx, l'empresa Ricomá Gabriel va consignar i despatxar balandres i llaguts en cabotatge a Mazarrón i Cartagena i vapors a Nova Orleans, Cardiff i Londres, a un ritme d'un de setmanal.



Aquesta raó social segueix vigent fins al voltant de l'any 1936, data en què canvia pel de José María Ricomá Martí, signatura amb la qual va treballar fins a l'any 1948.

Josep Maria Ricomà, l'any 1940, guanyà en concurs públic la concessió de la consignació i del despatx de duana dels vaixells que portaven els cereals que importava el Servicio Nacional del Trigo, entitat oficial de la qual, a la delegació de Tarragona, recordem els funcionaris Jesús Castrillo, José María Velao i Simón Larrubia.

L'any 1941 va obrir, per operar amb el mateix servei del blat, una sucursal a Huelva, en la qual va treballar fins a l'any 1970 el tarragoní Pere Maixé Mercadé, com a apoderat de l'empresa.



L'any 1948, crea la societat José María Ricomá, SA, amb domicili al carrer d'Apodaca, núm. 5, baixos, de Tarragona. Són socis fundadors José M^a Ricomá Martí, Raymunda Ricomá Gabriel, Francisca Martí Pàmies, Pedro Maixé Mercadé, Juan Bautista Solà Vadillos i Francisco Javier Artal Valls.

Durant la dècada dels seixanta la societat va ser armadora dels motovelers, amb casc de fusta, *Paquita M. de Ricomá*, *Gloria M. de Ricomá* i *Fita Ricomá*, tots ells d'unes 350 tones de desplaçament.

La societat ha tingut la consignació, a més dels vaixells portadors de blat a Tarragona i a Huelva, de les línies Naviera del Atlántico, Gerencia Marítima Frutera, Costa Line, i també de motovelers de Naviera Mallorquina, SA i de Transportes Marítimos de Alcudia.

Els empleats més importants, alguns d'ells apoderats de l'empresa, han estat Bonaventura Sanet, Joan Baptista Solà Vadillos, els germans Pere i Josep Maixé Mercadé, Francesc Tàpies, i Joaquim Martínez, Manuel Ras i J. Costa com a responsables de les operacions relacionades amb la duana.

A la colla, pròpia de l'empresa, hi ha treballat Joan Marsal, d'encarregat principal, també cal mencionar Joan Panisello i Vicenç Félez, de capatassos; Eliodoro Díaz, de controlador, i Josep March, de responsable del magatzem.

A la mort del Sr. Ricomá, d'accident l'any 1973, es fa càrrec de l'empresa com a gerent el seu gendre, Juan Manuel de Fortuny Maynés, i l'esposa d'aquest, M^a Josefa Ricomá Morillo, com a agent de duanes de la societat, en substitució del seu pare. Poc temps després, el mateix any 1973, hi ha un canvi en l'accionariat i en la direcció de l'empresa: el nou consell d'administració el formen Fernando Marcillach Guzzo, José Vilar Guix, Ricardo Vilar Guix, Manuel Vilar Guañabens, Baldomero Vives Navia i Juan Manuel Fortuny Maynés.

L'any 1977, es fa una ampliació de capital i es nomena conseller delegat Virgilio Mazzucatto Schlaun.

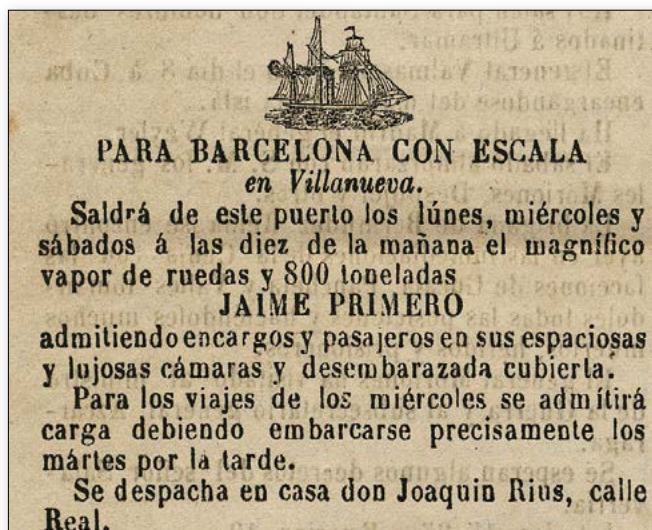
El moviment econòmic i social que aquesta societat ha experimentat a partir dels últims anys, escapa a l'objectiu que ens hem proposat d'historiar el món portuari de Tarragona fins al 1985.

Rius Hermanos

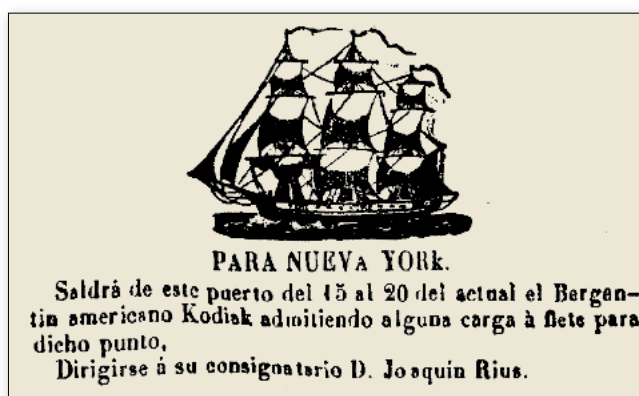
Rius, Joaquín

Consignataris de vaixells, dels quals hem trobat referència en diferents anys de la segona part del segle XIX. Ens consta que els germans Rius, l'any 1867, (EIE) ja exercien com a consignataris al carrer Smith núm. 6 de la nostra ciutat.

Reproduïm l'anunci publicat el 15 de març de 1875 per Joaquim Rius al *Diario de Tarragona*, del viatge per mar de Tarragona a Barcelona, el qual considerem molt interessant especialment pel «vapor a ruedas».



I aquest altre, del 16 de desembre de 1868, d'un bergantí americà, amb destinació Nova York.



Rodríguez, Manuel

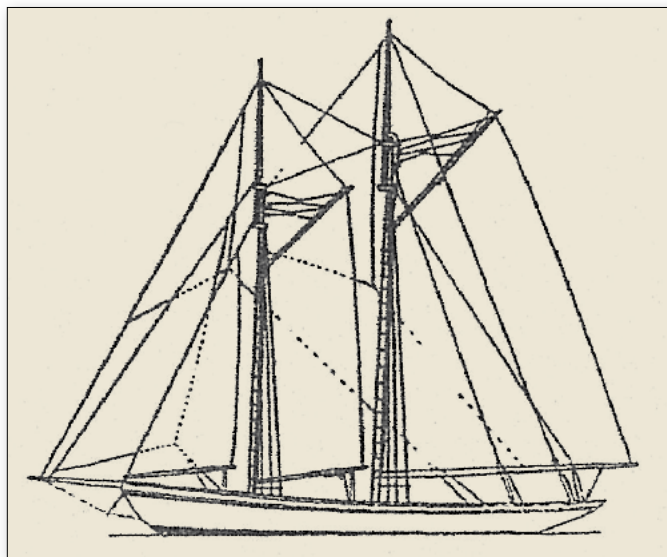
Empresa consignatària que, a finals del segle XIX, ja estava establerta a Tarragona, segons informació del «Movimiento del Puerto» del *Diario de Tarragona*, que detallava les entrades i sortides de vaixells del port, i els seus consignataris. Hem pogut obtenir informació més concreta de la seva activitat com a consignatari a l'Arxiu del Port, en el qual hi ha dades d'aquests agents, com ja hem dit anteriorment, des de l'any 1902 fins al 1912.

Consignava unes embarcacions mogudes a vela: llaguts, pailebots,²² goletes, que feien el servei de cabotatge entre els ports de Santa Pola, Torrevella, Sant Pere del Pinatar, Dènia, Cullera, Tarragona, Barcelona i Palamós.

²² Pailebot: adaptació catalana de la paraula anglesa *pilot's boat* o sigui embarcació de pràctic. S'aplica als velers de més de dos pals, amb diverses veles cangrees o àuriques. Els pailebots van anar substituint els llaguts, les goletes i les pollacres.

Els que entraven a Tarragona descarregaven sal i, normalment, tornaven al lloc d'origen amb llast. Altres vegades, els despatxaven amb una altra càrrega amb destí a Barcelona o Palamós.

L'any 1921, era agent de duanes i, a partir d'aquesta data, no hem trobat més informacions d'aquest consignatari.



Romeo, Ribot y Cía., SL

És una empresa de Barcelona que, per circumstàncies comercials, li va convenir tenir una sucursal a Tarragona, on es va establir l'any 1927, al carrer d'Apodaca, 23, amb la finalitat de fer d'agent de duanes, que era precisament la seva especialitat a la ciutat comtal. Amb tota seguretat, devien venir perquè tenien uns clients als quals podien prestar el seus serveis a Tarragona.

El mateix any 1927, Benigno López Beltrán fa cessió de la seva agència de duanes a la firma Romeo, Ribot y Cía. (CAD). D'aquesta agència ens consta que va seguir a Tarragona fins als anys 1942 i 1943, i com que els últims anys no tenien personal, per no perdre el client cedien el servei a una empresa tarragonina, la qual feia el despatx de duana, per compte d'ells.

A Barcelona estaven ben situats, de manera que el soci Sr. Ribot va ser president del Col·legi d'Agents de Duanes el període del 1951 al 1960.

Els primers anys a Tarragona van tenir d'apoderat Francesc Muntané.

AGENTES MARITIMOS CON TRADICION

ALGECIRAS

Romeu & Cia., S.A.
Paseo de la Conferencia, 11
Tel. (956) 60 15 00. Teleg. ROMSHIP
Télex: 78135 TIMA E

03002 ALICANTE

Romeu & Cia., S.A.
Jorge Juan, 6
Tel. (965) 20 83 33. Teleg. ROMSHIP
Télex: 63704/66079 ROMAL E

08008 BARCELONA

Romeu & Cia., S.A.
Avda. Diagonal, 403-5.º
Tel. (93) 218 37 12/218 20 08
Teleg. ROMSHIP-Telefax (93) 218 85 15
Télex: 54711/54514/50112 ROMBA E

BILBAO

**Vasco Catalana
de Consignaciones, S.A.**
Iparraguirre, 59. SANTURCE
Tel. (94) 462 98 00
Teleg. AMABI-Telefax (94) 462 97 44
Télex: 32303/31614/31048 AMABI E

11006 CADIZ

Romeu & Cia., S.A.
Avda. del Puerto, 2
Tel. (956) 27 23 62/6. Teleg. ROMSHIP
Télex: 76103 ROMCA E

CARTAGENA

Romeu & Cia., S.A.
Muralla del Mar, 18/19-1.º B
Tel. (968) 52 21 50. Teleg. ROMSHIP
Télex: 67357 ROMOR E

CASTELLON

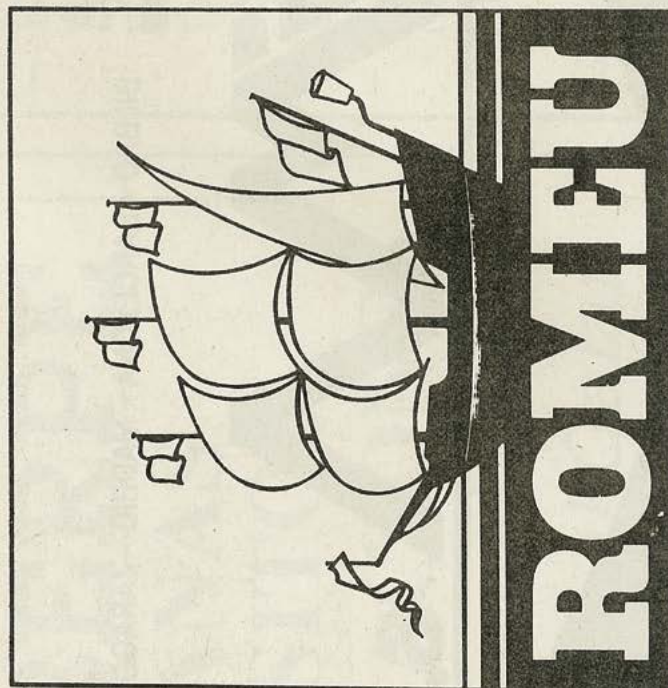
Romeu & Cia., S.A.
Buena Vista, 8
Tel. (964) 22 31 50. Teleg. ROMSHIP
Télex: 65667 ROMOS E

GIJON

Romeu & Cia., S.A.
Asturias, S.A.
M. de S. Esteban, 1, 5.º Dept. 8
Tel. (985) 35 80 44/5. Teleg. AMABI
Télex: 89737 ASVC E

ROMEU & cia. s.a.

CRISTOBAL BORDIU, 19. 28003 MADRID. TEL. (91) 234 74 07. TELEG. ROMSHIP. TELEFAX (91) 234 47 75. TELEX: 3 274495/22803 ROMMA



AGENTES MARITIMOS

15003 LA CORUÑA
**Vasco Gallega
de Consignaciones, S.A.**
Arco, 9 - 1.º, 2.º
Tel. (981) 27 68 74.
Teleg. AMABI
Télex: 82060 VASGE

39002 SANTANDER

Montañesa de Consignaciones, S.A.
Castilla, 1
Tel. (942) 21 15 58
Teleg. AMASA
Télex: 35886 MDC E

SAN CARLOS DE LA RAPITA

Romeu & Cia., S.A.
Vista Alegre, 32
Tel. (977) 74 23 53
Teleg. MARSHIP
Télex: 56728 ESTI E

41012 SEVILLA

Romeu & Cia., S.A.
Avda. Reina Mercedes, 25, 1.º B
Tel. (954) 62 26 61
Teleg. ROMSHIP
Télex: 72749 ROMSE E

43004 TARRAGONA

Romeu & Cia., S.A.
Apodaca, 32
Tel. (977) 23 41 05/11
Teleg. ROMSHIP
Télex: 56421/56402 ROMTA E

46011 VALENCIA

Romeu & Cia., S.A.
J. Aguirre, 40
Tel. (96) 367 28 00
Teleg. ROMSHIP
Telefax (96) 367 16 29
Télex: 62906/62748/64685 ROMVA E

VIGO

**Vasco Gallega
de Consignaciones, S.A.**
Cánovas del Castillo, 10, 1.º of. -6
Tel. (986) 22 44 07
Teleg. AMABI
Télex: 83059 VASGE



ANTONIO
TARRAGONA

Romeu y Cía., SL

Romeu y Cía., SA

Els antecedents de la família Romeu com a consignataris els hem de buscar el passat segle XIX, en el qual ja hi havia a Tarragona una empresa anomenada Romeu Hermanos, la qual l'any 1866 s'anunciava a l'anuari *El indicador de España* com a comerciants i comissionistes, entre altres coses.

Però, més a prop en el temps, els germans Ernest i Manuel Romeu Escandell ja formen part dels empresaris d'activitats marítimes. Concretament l'any 1934, Manuel Romeu era el president del Col·legi d'Agents de Duanes, i vocal de la Cambra de Comerç de Tarragona, de 1930 a 1937, en representació de la societat Sobrinos de P. Ferrer Mary, de la qual els germans Romeu són els continuadors. Així ho confirma l'anunci fet l'any 1986 al suplement del *Diario de Tarragona*, amb motiu de celebrar el primer centenari de la Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Tarragona.

Comencen a treballar just acabada la guerra, i l'any 1939, constitueixen la societat Romeu y Cía., SL, amb domicili al carrer de Barcelona núm. 4, la qual, anys més endavant, es transformà en anònima, amb nou domicili al carrer d'Apodaca, 32, pral. La societat es va estendre ràpidament a altres ports; primer, a València i, després, a Barcelona. Delegacions que han estat regentades pels fills i nebots dels germans Ernest i Manuel Romeu. A Tarragona assumí la direcció de l'empresa del segon fill de Manuel, Juan Manuel Romeu Sanromà, el qual va ser president de l'Associació de Consignataris de 1963 a 1964; i, a la Cambra de Comerç, ocupà els càrrecs de vocal de 1979 a 1982, i de vicepresident de 1982 a 1986. També ocupà càrrecs a la Junta del Port. Va morir l'any 1998.

A la delegació de Barcelona hi ha estat de director Ernesto Romeu Sanromà, fill gran de Manuel Romeu Escandell, el qual fundà i va dirigir la sucursal de València.

Joan Romeu, l'any 1962, amb Macià Mallol, van fundar l'empresa estibadora CODEMAR, a la qual més endavant es van adherir altres empreses. Igualment, va intervenir, l'any 1975, en la constitució de la nova empresa, també estibadora, especialista en productes a dojo, CODEMAR – IBERBULK.

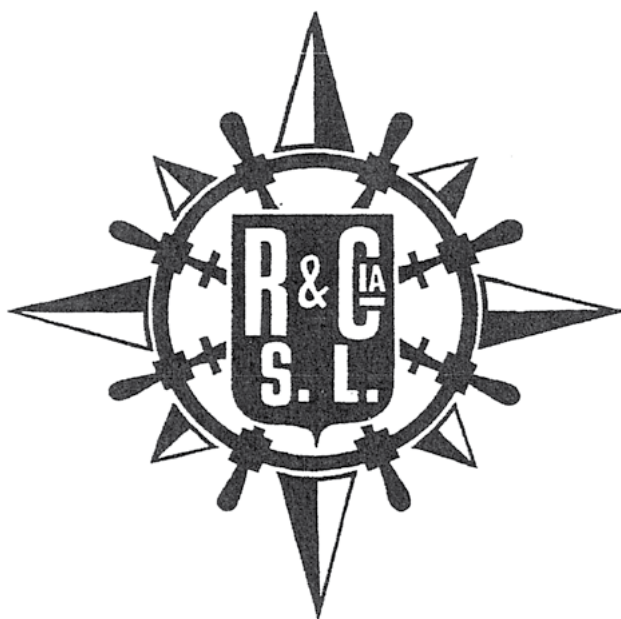
Les companyies navilieres més importants que han representat, fins a la seva desaparició o fusió amb altres son la KNSM (Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij, NV) d'Amsterdam, la DFDS (Det Forenede Dampakibs-

Selskab, Aktieselskab) de Copenhaguen, la Montship Lines Ltd. de Montreal, la Cie. Nationale Algerienne de Navigation i altres de menor importància.

A Tarragona, han tingut d'apoderats Frederic Cabré Domingo i Joaquim Rim-bau Margalef, junt amb altres empleats, entre els quals cal recordar Ernest Torrelles i Joan Tarrés. I el seu cap de colla estibadora ha estat Francesc Masip.

A partir de la dècada del 1980, l'empresa Romeu té un gran increment de les operacions i una expansió per tot el litoral espanyol.

Reproduïm el logotip dels Romeu de l'any 1964, quan era societat limitada; i, a la pàgina 190, un anunci de l'any 1985, ja societat anònima.



Rossell Porta, Antonio

Rossell Fortuny, Antonio

A. Rossell Porta, SA

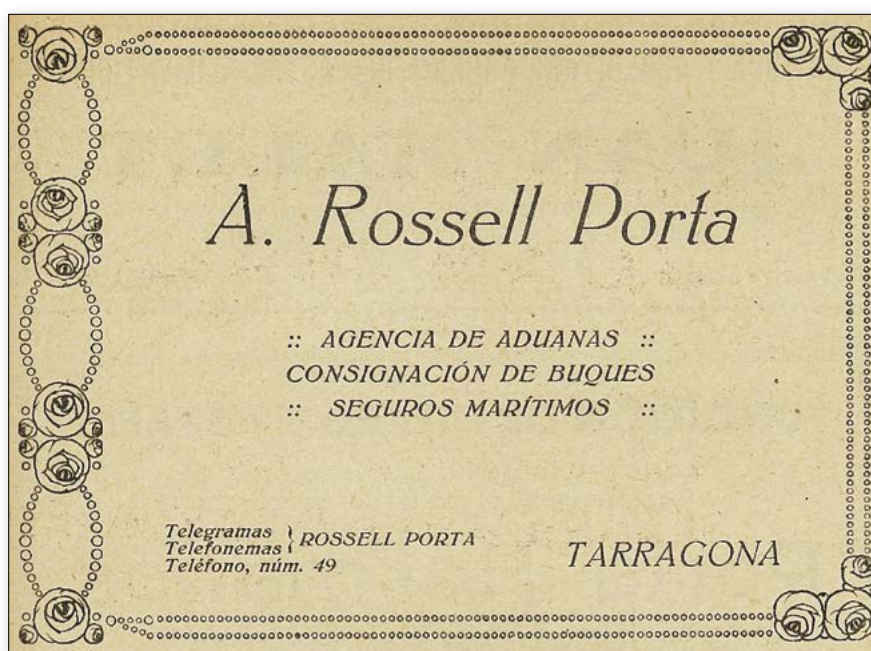
És una de les empreses portuàries més antigues de Tarragona que ha continuat fins als nostres dies, i també una de les que al llarg dels anys ha compaginat les diferents activitats que caracteritzen el cercle operatiu d'aquestes empreses: fer de consignatari, agent de duanes, armador, estibador, transitari, magatzemista, dur a terme noliejamets, assegurances, etc.

Fou fundada l'any 1881 per Antoni Rossell Porta com a agent de duanes, amb clientela de Tarragona i de poblacions pròximes, en especial de Reus, que es dedicaven a l'exportació dels productes del nostre camp: vi, oli, fruits secs, etc.

i a la importació d'adobs, fustes, carbons, etc. Rossell Porta, abans d'establir-se com a professional independent, havia treballat a l'empresa consignatària anglesa, amb casa a Tarragona, Mac Andrews & C^o Limited.

L'any 1914, va ser el fundador i primer president de l'Asociación de Consignatarios, Agentes de Aduanas y Comisionistas de Tránsito del Puerto de Tarragona, amb Ignacio Navarro de secretari i Domingo Casanovas de tesorero.

Reproduïm un anunci publicat l'any 1917.



Va tenir el primer despatx al carrer de Smith núm. 1, després, al de Rebolledo i, pocs anys més tard, passà a la seva oficina definitiva, plaça dels Carros núm. 12, (de 1921 a 1931, plaza de Olózaga; de 1931 a 1939, plaça de Francesc Macià; de 1939 a 1976, plaza Gral. Sanjurjo, de 1976 fins ara, plaça dels Carros). Provisionalment, va estar dos anys, de 1939 al 1941, al carrer Lleó núm.3, mentre reparaven les seves oficines destruïdes pels bombardeigs durant la guerra del 1936.

La seva actuació com a agent de duanes el posà en relació amb línies marítimes que tocaven el port de Tarragona i això li permeté obtenir la seva representació i actuar, a partir d'aquest moment, de consignatari i fer les restants activitats complementàries que això comporta.

De 1926 a 1929, junt amb un soci seu de València, feu d'armador de dos vapors, el *Malvarosa* i el *Laguardia*, els quals destinà a l'exportació de vi a França, al port de Cette. I, de 1928 fins a 1932, fou l'armador únic d'un petit vaixell, el

Rubí, construït l'any 1895 amb casc de ferro, de 25,08 m d'eslora, 6,50 m de mànega, 2,90 m de puntal i una capacitat de càrrega de 140 tones.

Durant aquests primers anys, va tenir al seu servei, entre altres, Mateu Ruiz Casterà, els germans Antoni «Tonet» i Artur Munté, Ramon Domingo, Pere Recasens i Francesc Godall.



L'any 1933, el seu fill, Antoni Rossell Fortuny, es posa al front de l'empresa i, l'any 1945, la transforma en societat anònima. Ara és A. Rossell Porta, SA, a la qual hi entren com a socis els germans Antoni i Artur Munté Gabriel, Ramon Domingo Cabrera, Mariano Masdeu Miralles, i Francesc Montaña Peris, antics empleats del seu pare. La societat rep un nou impuls actuant amb tota classe d'operacions marítimes i de mercaderies (excepte els cereals, blat, ordi, etc.). I té una gran activitat com a agent de les companyies espanyoles Naviera Aznar, SA, Naviera Vizcaína, SA, Compañía Valenciana de Navegación, Naviera Exportadora Agrícola, de la francesa Cie. National Delmas Vieljeux i d'altres d'estrangeres, especialment, de Grècia, nació de la qual Antoni Rossell va ser vicecònsol des de 1926 fins a 1959.

Durant la gerència de la societat, Antoni Rossell Fortuny va ser vocal de la Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Tarragona, tresorer de l'Associació

Provincial de Consignataris de Vaixells i president del Col·legi d'Agents de Duanes de 1932 a 1933.

L'any 1957, morí el Sr. Rossell Fortuny i el substituí el seu nebot, Antoni Jané Morera, el qual ja feia temps que estava integrat a l'empresa. Donà encara més impuls a la societat augmentant sensiblement el nombre de consignacions, de clients etc. i també de personal a l'empresa. A més del socis germans Munté, Montaña, Domingo i Masdeu, el qual era el responsable de les operacions amb la duana, cal mencionar, com a substitut de Masdeu quan es va jubilar, per a les relacions amb la duana, Joan Muria i, posteriorment, Josep Maria Domingo i Josep Lleixà, com a principals despatxants de vaixells, i els restants empleats de l'oficina, entre ells, J. Roda, Alícia Montaña, Montse Munté, Pilar Pascual, Josep Guàrdia, Diego Castro, Joan Cantos, Rafael Puig, P. Bardina, A. Campos, J. Calvet, J. Mas, E. Rodríguez i Josep Ferret.

No podem oblidar tampoc la colla de Rossell Porta, que, durant anys i anys, ha estat treballant, amb molta eficàcia, al port. Cal recordar el cap a terra, Rafael Cortés, els caps a bord: Joan Enseñat i Bernat Morros, els peons Jaume Viñes i Ignasi Ferré i el confronta Esteve. A més els conductors i maquinistes Josep M^a Vallvé, Lluís Porta, Josep Ribas, Josep Félez i Floreal Sierra.

Com és natural, aquest augment de treball, va comportar grans inversions en l'adquisició de material estratègic de versàtil aplicació amb implementacions especialitzades per a atendre les noves demandes que l'evolució del temps i de les tècniques exigien, a fi de no perdre competitivitat dins el canviant món portuari.

Aquesta constant actualització professional permeté tenir bones representacions, circumstància que confirma l'excel·lent fet d'haver consignat el mateix vaixell més de mil vegades durant els anys 1970 i 1975. Es tracta de l'*Arrazua*, vaixell tanc de la companyia Naviera Vizcaína, de 4500 GT, el qual carregava asphalt a dojo al pantalà d'ASESA i el portava a Barcelona, tornant en llast al nostre port per carregar de nou. Podríem dir que gairebé era un servei regular. Per celebrar aquesta fita de mil viatges, el consignatari va fer una gran festa, acompanyat dels armadors i de la tripulació.

Antonio Jané ha ocupat importants càrrecs dins les associacions professionals. Ha estat agent de duanes de 1961 a 1991 i president d'aquest Col·legi de 1965 a

1972, vicecònsol de Grècia de 1961 a 1991, vocal de l'Associació Provincial de Consignataris de Vaixells, etc.



L'any 1991, per raons familiars, l'empresa decideix cessar les seves activitats. S'arriba a una entesa amb un altre consignatari i els treballadors s'integren a la nova societat: Rossell-Ership, SA.

Sanromá e Hijo

J. Sanromá, Sucesor de Sanromá e Hijo

Agencia Marítima Sanromá, SA

La família Sanromá, emparentada amb altres famílies tarragonines, àdhuc alguna també de consignataris, té una llarga tradició dins el món dels agents marítims. Establerts a Tarragona des de finals dels segle XIX, amb el nom de Sanromá e Hijo i domiciliats al carrer Apodaca, 21, van fer de consignataris dels vaixells d'aquella època, llaguts, pollacres, goletes, etc., les quals procedien dels ports del Mediterrani: Mazarrón, Garrucha, Palma, etc. Feien cabotatge portant diversos productes, en especial sal d'aquella procedència i, a la tornada, carregaven vi, ametlles, oli i altres fruits secs de les nostres comarques. També consignaven algun pailebot amb destí a Barcelona i Gènova.

L'any 1917, Joan Sanromá Gabriel ja s'anunciava com J. Sanromá, Sucesor de Bra Gonsé y C^a y Sanromá e Hijo.



Més endavant, el 1926, el seu fill Rafael Sanromá de Orovio continua l'activitat de consignatari i d'agent de duanes, amb oficines al carrer Reial núm. 17, actuant amb la denominació professional individual de Sanromá e Hijo que ja havia emprat el seu avi. Va ser president del Col·legi d'Agents de Duanes de 1961 a 1967. L'any 1965, es trasllada al carrer de Mar 1 i 2, on el seu fill Rafael Sanromá Ricomá segueix l'activitat comercial del seu pare, fins l'any 1988 quan es constitueix la societat Agencia Marítima Sanromá, SA, de la qual són socis l'esmentat Rafael Sanromá Ricomá i els seus fills Rafael i Carles Sanromá Pujol.

A la mort relativament jove de Rafael Sanromá Ricomá, el succeeix al davant de l'empresa, com a gerent, el seu fill Rafael Sanromá Pujol.

Des de fa molts anys, aquest consignatari ha estat capdavanter en el tràfic amb les illes Balears, ja que tenia la consignació de la naviliera mallorquina Tráficos Isleños, SA a més de l'espanyola Condeminas, SA, la sueca Svenska Orient Line, la italiana Messina, la francesa Messageries Maritimes que regularment anava a Austràlia, la Naviera ECO i, més a prop de nosaltres en el temps, la Naviera Toro y Bertolaza (setmanal al nord d'Àfrica), la Compañía Intermares de Navegación (decenal), la Cía. Naviera Marasia i la Cie Générale Maritime (mensual a Oceania).

Diferents empleats han seguit el curs de l'empresa al llarg dels anys. Joan Rion i Bové, com a apoderat, juntament amb Jesus Martín Echevarria, Pere Casas, Teodor Guamet, Joan Rofes, Simón Salvat i Antoni Figuerola. Tots ells han ocupat càrrecs de responsabilitat a comptabilitat, duana, etc. Al moll tenia la colla amb Josep Masip Avila i el seu germà Francesc, i Salvador Sarret Socias de confronta.

Reproduïm la foto d'un partit de futbol realitzat el dia 19 de març, festivitat de Sant Josep, de l'any 1955, en la qual hi podem reconèixer alguns consignataris i empleats d'aquella època.



Drets: X X, Pere Casas, Jesús Martín i Simón Salvat, de Sanromà; Joan Alasà Potau, de Transportes, SA; Alfredo Arola Sanromá, de Navimar; Rafael Sanromá Ricomá i Modest Ferré de Sanromá.

Asseguts: Jordi Secall, de Bodegas Tapias; Fernando Boada Aragonés, J. Miró, de Sanromá; Ernest Torrelles de Romeu i Vicenç Miró, de Garcia Blay. (Foto cedida per Jesús Martín Echevarría)

Eugenio y Gregorio Saugar Roselló

Saugar y Cía., SL

Antiga empresa dels germans Eugeni i Gregori Saugar que, a diferència d'altres de tarragonines, no té el seu origen en les importacions que a finals del segle XIX es feien de pesca salada. Precisament van començar la seva relació amb el port fent d'exportadors de vins, al mateix temps que tenien un important magatzem de colonials, amb molts productes importats.

Eugeni Saugar tenia tradició rellevant dins els comerciants tarragonins. L'any 1908 era comptador de la Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Tarragona, de la qual va ser vicepresident de 1909 a 1911, i vocal de 1913 a 1915.

L'any 1934, constitueix la societat de responsabilitat limitada que porta el seu cognom, en la qual tenen participació els seus nebots Joan i Eugeni Nadal Saugar. Per tal com els germans Saugar eren d'edat avançada, el nebot Joan Nadal Saugar, assumeix la representació de la companyia i, com a apoderat, forma part de l'Associació de Consignataris, de la Junta d'Obres del Port i és el president de la Cambra de Comerç de Tarragona, de 1946 a 1969.

A més d'algunes consignacions de vaixells amb productes del nord d'Europa, la seva importància com a consignataris ve pel fet de ser els agents a Tarragona de la Compañía Transatlántica Española, SA, fins al 1955, data en la qual aquesta naviliera va ser nacionalitzada.

La societat Saugar y Cía., SL, va cessar les seves activitats l'any 1978, havent estat de gerent, els últims anys, Joan Nadal Alaix, nét dels fundadors.

Serra Ribas, Joaquim

Consignatari i agent de duanes del qual tenim una breu informació procedent dels llibres d'entrades i sortides de vaixells de l'Arxiu del Port, limitats al període de 1902 a 1911.

O sigui que és impossible saber, en alguns casos, l'any que havien començat si ja trobem informació l'any 1902. I, en cas contrari, si l'any 1911 encara consignaven vaixells, és possible i molt probable que ho seguissin fent anys després.

Amb aquest consignatari ens trobem en el segon cas. Comença l'any 1909 i suposem que va continuar, perquè, malgrat aquesta falta de dades com a consignatari,

l'any 1925 Joaquim Serra encara feia d'agent de duanes, a la plaça d'Olózaga, 12 (CAD).

Com a consignatari rebia pailebots i llaguts procedents de Santa Pola i de Torrevella, lògicament, amb sal, i tornaven al mateix lloc amb llast o bé anaven a Barcelona per buscar càrrega per a aquells ports.

Silos de Tarragona, SA - SITASA

L'any 1973 el grup Vilar va constituir una societat dedicada a la consignació, l'estiba i la desestiba de vaixells i emmagatzematge de cereals en gra sòlid, lleguminoses i altres subproductes per a pinsos. Amb aquesta finalitat, van construir unes grans i modernes sitges verticals al moll d'Aragó del nostre port, amb una capacitat d'emmagatzemar 45.000 tones.

El socis fundadors de la societat van ser els germans Josep i Ricard Vilar Guix i Baldomero Vives Navia i, a la primera ampliació de capital, l'any 1974, hi va entrar un altre consignatari tarragoní, Marcel·lí Garcia Llauredó. A la segona ampliació de l'any 1975, els germans Agustí i Ernest Sevil Puig i Josep M^a Ollé Munté, tots de Tarragona, i, en posteriors ampliacions, l'any 1977 i successius, a mesura que s'anaven construint les sitges, hi van entrar nous socis de fora de Tarragona, dos dels quals van ser consellers delegats: José González Samá i Enrique Fontana Codina.

L'any 1980, part de les accions de Silos de Tarragona, SA van ser adquirides per la Compañia Continental Hispánica, SA, la qual les va mantenir en el seu poder fins al 1999.

A partir de l'esmentada data, hi ha hagut diverses transaccions en l'accionat de SITASA, detall que escapa al nostre propòsit de limitar la informació fins a l'any 1985.

Sociedad de Almacenaje, Comercio y Tránsito, SA – SACYT, SA

Aquesta societat es va constituir a Tarragona l'any 1964 per la unió d'una societat argentina amb uns empresaris tarragonins, tres dels quals eren consignataris i els altres dos propietaris d'unes finques rústiques a la carretera de Reus que van aportar a la societat i de les quals després van vendre les accions.

El seu capital social estava format per la companyia argentina Sociedad Anónima Comercial de Exportación e Importación y Financiación Louis Dreyfus y Compañía Limitada, la qual aportà el 50% del capital. L'altre 50% l'aportaren

Juan Manuel Romeu Sanromà, Ernesto Romeu Escandell, i Matias Mallol Gabriel, consignataris i José Molné Magriñá i José M^a Lladó Llor, propietaris de les finques rústiques.

L'objecte social era el normal de consignatari, estibador, transitari, etc. però ampliat a l'emmagatzematge, la transformació i el transport de cereals dedicats a l'alimentació animal, degudament preparats. Tenia el domicili social a l'edifici Mediterráneo, on vivia Joan Romeu.

Durant el seu desenvolupament comercial hi va haver ampliacions de capital i canvis entre els antics accionistes, fins a l'any 1987, en el qual hi entrà un nou grup format per Baldomero Vives Navia, Rafael José Sancho i Ramon Folch Sabaté. El nou domicili social era al carrer Reial, 5 i 7.

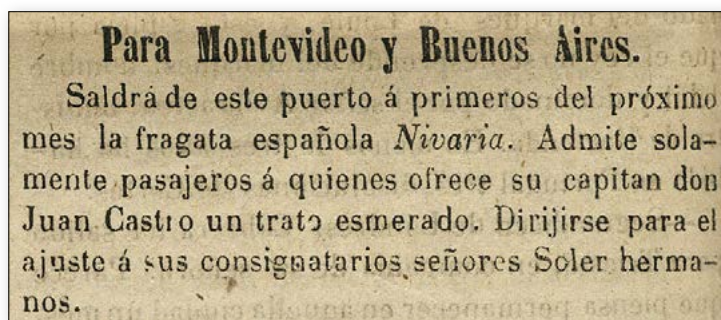
A partir d'aquesta data, hi ha diferents canvis, especialment, per l'entrada del soci Tráficos Portuarios, SA.

Soler Hermanos

Soler e Hijo, Salvador

Consignataris de vaixells dels quals hem trobat àmplia informació relativa al període 1860/1870.

Soler Hermanos, el 1862 ja són repetidament mencionats al *Diario de Tarragona*, a la informació del moviment portuari que es publicava cada dia. Els successors, Salvador Soler e Hijo, tenien el domicili al carrer Castellarnau, i es dedicaven amb preferència a vaixells que feien cabotatge pel Mediterrani. També van ser consignataris de vaixells que venien de Liverpool, els quals en venir o en tornar-ne tocaven diferents ports de la nostra costa. A més, en van consignar altres que feien la travessia de l'Atlàntic amb destinació als ports de Montevideo i Buenos Aires. Reproduïm un anunci publicat al *Diario de Tarragona* el divendres 5 d'abril de 1862.



D'aquests consignataris, en reproduïm un altre anunci, de data 30 novembre de 1865, per a desplaçaments a Barcelona i Marsella, amb càrrega i passatgers.



Terré, Enriqueta

Agent de duanes radicada a Tarragona, a la plaça dels Carros, núm. 11, filla d'Enric Terré Astó, que va fer societat amb Casanovas.

Comença la seva activitat professional el 16 d'octubre de 1924 en donar-se d'alta al Col·legi d'Agents de Duanes de Tarragona, com a continuadora de la societat Terré y Casanovas de la qual era sòcia. Concretament, als diferents anuaris de *Profesiones, Comerciantes e Industriales* dels anys 1926, 1936, 1941 i 1951 que hem pogut consultar, a tots hi figura com a agent de duanes, i sempre a la mateixa adreça.

Finalment, l'any 1951 sol·licità la baixa del Col·legi i donà fi a la seva activitat professional.

Terré y Astó, Enric Terré y Casanovas

Com ha passat amb altres antics consignataris i agents de duanes, en aquest cas, no ens ha estat possible trobar cap persona, malgrat ser d'edat avançada i haver estat vinculada al port, que recordi aquesta empresa. No obstant això, hem trobat que Terré, com a persona física individual, amb domicili al carrer d'Apodaca, 21, s'anunciava al *Diario de Tarragona*, com es pot veure en la següent reproducció, de 30 d'octubre de 1889.



Para Cette directamente

MARIA

El vapor **MARIA** capitán D. Francisco Blanch, saldrá todos los miércoles á las cuatro de la tarde, admitiendo carga y pasajeros.

Para mas informes dirigirse á D. Enrique Terré Astó, Apodaca, 21.

Possiblement, anys després, es devia associar amb Casanovas, ja que a l'Arxiu del Port hi ha informació, de 1902 fins a 1911, a nom de Terré y Casanovas, període en el qual consignaven i expedien vapors cap a Gènova i Savona. Exportaven vi en bocois i els vaixells els tornaven buits. Era un servei mig regular a un ritme de tres a quatre viatges cada mes, o sigui un de setmanal aproximadament.

El soci Domingo Casanovas Clemente va ser un dels fundadors, l'any 1914, de la primitiva Associació de Consignataris i Agents de Duanes i vocal de la primera Junta. El 1923, en va ser tresorer.

Reproduïm un altre anunci publicat l'any 1912.

Terré y Casanovas

Agentes de Aduanas

Consignatarios de vapores.

Seguros, Comisiones y Representaciones, Comisarios de averías de varias Compañías

AGENTES DE LA COMPAÑÍA

"Servizio Italo-Espagnuolo" y "Lloyd Sabaudo" de Génova, "Ligne Gettoise de Navigation á Vapeur" y otras

ROBOLLEDO, 17.-TARRAGONA

..... Teléfono 52

DIRECCIONES:

Telegráfica: CASANOVAS.

Telefónica: CASANOVAS, Robolledo, 17

Llegint el text hom es pot formar una idea de les múltiples activitats i de la probable importància de la societat Terré y Casanovas. També queda patent que la direcció de la societat estava a càrrec de Casanovas.

És molt probable que la societat es dissolgués l'any 1924, ja que és l'any en què la filla, Enriqueta Terré, es donà d'alta al Col·legi d'Agents de Duanes.

Tráficos Isleños, SA – TRAFISA

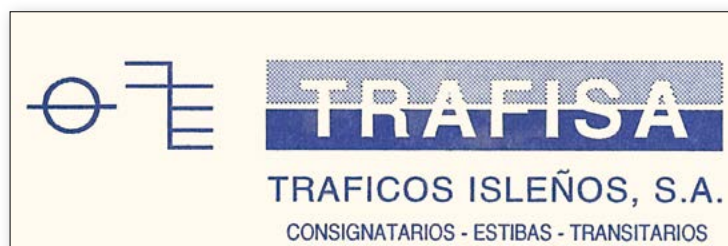
L'any 1984 es constitueix a Tarragona la societat Tráficos Isleños, SA, TRAFISA, formada per l'associació de dues societats: Transportes Marítimos Alcudia, SA i Melsa, SA.

La primera, Transportes Marítimos Alcudia, SA és d'origen mallorquí, de la qual n'era gerent el soci Jaume Oliver Garau. Tenia el domicili al carrer d'Apodaca núm. 5 i, actualment, és al carrer de Mar núm. 1.

L'altra societat, Melsa, SA, pertany al grup familiar Vilar Guañabens, el qual, més endavant, en una ampliació de capital, aportà a TRAFISA el valor real, tècnic i potencial que posseïa, procedent de l'empresa Ricomà, que l'any 1975 havia incorporat al seu patrimoni.

Es dedicaven a consignar vaixells procedents de les illes Balears i les Canàries, també a fer de despatxadors de duana, ja que Jaume Oliver era agent de duanes, i també a noliejar.

TRAFISA ha estat la consignatària de les companyies navilieres Transportes Marítimos Alcudia, SA, Naviera Mallorquina, SA, Transbalear, SA, Contene-mar, SA i Naviera del Atlántico SA i està especialitzada en el tràfic insular amb Mallorca, Eivissa, Maó, i amb les Palmes de Gran Canària, Tenerife i Lanzarote, des de Tarragona i des de Barcelona, amb tres i una sortides setmanals respectivament.





TRAFICOS ISLEÑOS, S.A.
TRAFISA

CONSIGNATARIOS - ADUANAS - FLETAMENTOS
 Servicio regular para:
CANARIAS y BALEARES

Agentes de: *Transportes Maritimos*
Alcudia, S.A.



3 salidas semanales con
 destino a MALLORCA
 m.n. «ALBIZ»

Naviera del Atlántico, S.A.
 Salida semanal con destino
 a CANARIAS
 m.n. DELFIN EGEO
 m.n. DELFIN MEDITERRANEO



Para fletes e informes:
TRAFICOS ISLEÑOS, S.A. - Apodaca, 5
 Tel. 21 03 66 - 21 04 16 - 21 03 22
 Telex: 56439 JM RSA
 43004 TARRAGONA

Encara que s'escapi del nostre propòsit de limitar la informació fins a l'any 1985, hem d'afegir que, pocs anys després, l'any 1993, TRAFISA, conjuntament amb MAFUSA, van crear la societat TARRAGONA PORT SERVICES, SA (abreujada TPS), amb la qual, el 2003, es van fusionar les dues societats fundadores.

Tráfico Portuario, SA - TRAPORSA

Societat constituïda l'any 1979, amb domicili fiscal a Barcelona, carrer Balmes, 221, per Esteve Ros Pascual, la seva esposa Maria Concepció Macià Flo i Emili Damià Noarte, si bé el domicili social fou traslladat pocs dies després a Tarragona, carrer Apodaca, 21, baixos, amb l'objecte social de dedicar-se a fer de consignataris, estibadors, transitaris, etc.

L'any 1980, s'amplia el capital i entren nous socis: José Antonio Reillo Díaz, Manuel Peces Argente i l'exempleat de la casa Vilar, Baldomero Vives Navia, per a dedicar-se als mateixos objectius relacionats amb el món marítim, ampliat amb l'emmagatzematge de productes agrícoles a dojo (blat, morenc, soja, etc.). Baldomero Vives va ser nomenat conseller delegat i, donada la seva experiència de molts anys treballant a la casa Vilar, va ampliar la seva activitat comptant, a més, amb un client que, en principi, li donava una certa seguretat comercial. Amb aquesta premissa, es comprà una societat tarragonina vinculada a la casa Romeu denominada Sociedad de Almacenaje, Comercio y Tránsitos, SA (SACYT), la qual tenia uns magatzems a la carretera de Reus, degudament preparats per rebre, estibar i manipular cereals. Durant els anys d'activitat, fins al 1987, va consignar els vaixells de les línies Frigo Lines, SA i Naviera Transcanarias, amb servei setmanal a Canàries. A principis de l'any 1988, la societat es va dissoldre.

Transbull Tarragona, SA

Societat constituïda l'any 1981 amb l'objectiu de dedicar-se a les operacions d'estiba, desestiba i altres de complementàries al port de Tarragona, formada pel Grup Bull de Barcelona i l'empresa Boada de Tarragona. Tenia l'oficina a Apodaca, 27 i el seu gerent va ser Fernando Boada Aragonés.

Transbull va integrar-se a la nova societat tarragonina estibadora Estibas Tárraco, SA, motiu pel qual anys després va deixar de treballar.

Transportes y Consignaciones Marítimas, SA

Transcoma, SA

Aquesta empresa arribà a Tarragona l'any 1981 per fer de consignataris dels seus clients de Barcelona i altres ports. D'entrada, es posa en contacte amb Transportes, SA i s'instal·la a les seves mateixes oficines, carrer Reial, 23, perquè els nomenen els seus agents a Tarragona. Per consegüent, les consignacions dels seus clients les fa sempre, pel seu compte, Transportes, SA i, més endavant, la seva continuadora Travima, SA.

A partir de 1990, hi ha fusions i unions que escapen del nostre propòsit de limitar la informació a 1985.

Transportes, SA

Societat fundada l'any 1922 per Evarist Fàbregas, de Reus, el qual era agent de duanes i consignatari de vaixells a Tarragona, amb un capital de 501.000 pessetes. Per tal de donar, en el futur, continuïtat al seu negoci, establert des de feia més de 30 anys.

La constituí donant entrada com a socis els seus empleats. Ell se'n reservà la majoria, el 57,5%, i la resta, el 42,5%, la distribuí entre August Roselló Cort, Josep Monné, Antoni Munté, Eusebi Roselló Cort, Jaume dell'Abate, Joan Montagut, Salvador Almuni, Mateu Rodríguez, Joan Alasà Ras i Lluís dell'Abate. L'objecte de la societat era dedicar-se a consignar i noliejar vaixells i a fer d'agents de duanes, armadors, estibadors, transitaris, etc.

En atenció al Sr. Fàbregas, durant uns anys, a continuació del nom de la societat, s'hi afegia la menció (Sucesora de E. Fábregas).

Les accions que van rebre els empleats estaven subjectes a unes limitacions quant a les possibles transmissions, especialment si deixaven de treballar a l'empresa, o sigui que estaven sindicades, com es diu en l'argot jurídic.

La junta general d'accionistes que es constituí va acordar nomenar el següent consell d'administració:

President	Evarist Fàbregas i Pàmies
Vicepresident	August Roselló i Cort
Secretari	Joan Montagut i Pijoan
Vocal	Eusebi Roselló i Cort
Vocal	Josep Monné i Menasanch

I aquest Consell va nomenar gerent de la societat August Roselló, i sotsgerent el seu germà Eusebi. Tanmateix, ambdós, l'any 1930, van deixar l'empresa i, d'acord amb els estatuts socials, hagueren de vendre les seves accions als altres socis.

L'Evarist Fàbregas continuà de president del Consell fins a la seva mort l'any 1938 i, durant la seva presidència, la societat va tenir una marxa activa i pròspera. S'obrí una sucursal a Barcelona, rambla Santa Mònica, 19, de la qual ocupà la gerència en Joan Montagut. Més endavant, muntaren una agència de duanes a Portbou, sense deixar la casa mare de Reus, a càrrec del soci Mateu Rodríguez,

a qui substituï amb motiu de la seva jubilació Rafael Simó Monné, nét del soci fundador Josep Monné.

A les pàgines següents, reproduïm la carta que Transportes, SA va enviar el 14 de gener de 1922 als seus corresponsals (clients, corresponsals, armadors, etc.) donant compte de la seva constitució, la qual, pel seu interès, creiem oportú publicar.

Igualment, és interessant veure la reproducció d'una de les primeres accions de la companyia, de data 3 d'agost de 1922, que ens ha facilitat Rafael Simó Monné, nét del primer soci vocal, Josep Monné Menasanch.

La societat va tenir la consignació dels vaixells que portaven el nitrat de Xile, un producte que servia d'adob per a l'agricultura i que tenia una gran demanda. Com que a més dels consignataris eren també els estibadors i els transitaris, van necessitar uns magatzems on dipositar-lo a l'arribada del vaixell i per poder distribuir-lo després. Van comprar uns solars al carrer de Jaume I, i en quatre anys (1928-1931), van edificar uns grans magatzems on dipositaven el nitrat, els quals han estat propietat de la societat fins fa poc.

Per aquesta mateixa circumstància, la recepció del nitrat de Xile, l'any 1951, van obrir una delegació a Bilbao, però amb el nom de Comercial Fàbregas, SA, amb el fill del Sr. Fàbregas, Josep Fàbregas Musté de director. Igual que a Tarragona, va caldre construir magatzems per guardar el nitrat que rebien.

Els primers anys de rebre nitrat, la descàrrega es feia molt lenta, ja que per treure el nitrat del vaixell, calia desfer-lo prèviament en trossos més petits a la bodega, perquè durant la travessia se solidificava formant una gran massa que no permetia omplir les culleres de les grues o dels puntals dels vaixells, feina que es feia a mà, amb pics i pales. Fins que es van emprar compressors hidràulics, l'arribada d'un d'aquests vaixells al port significava feina per a més de cent homes durant més de vint dies.

Un altra especialitat de Transportes, SA va ser la consignació i descàrrega de vaixells que portaven fusta, procedents de Suècia i Finlàndia, per als importadors de Lleida, Reus i Tarragona, i alguns de Barcelona.

També van tenir una activitat com a naviliers de vaixells. Durant uns anys van tenir llogats, primer, el veler *San Bernardo*, de 120 tones, amb casc de fusta; i, després, el

TRANSPORTES, S. A.

SUCESORA DE
E. FÁBREGAS
AGENCIA DE ADUANAS

CONSIGNACIÓN DE BUQUES, TRÁNSITOS
Y FLETAMENTOS.

SHIP - BROKER
CHARTERING, SHIPPING AND
GENERAL COMMISSION AGENTS

COURTIERS MARITIMES

TELEGRAMAS { TRANSPORTES
TELEFONEMAS {
TELÉFONO NÚM. 39.

Tarragona, 14 Enero 1922.

Muy Sr. nuestro: Nos complacemos en participar á usted que D. Evaristo Fábregas y Pamies, por puro afecto a sus antiguos colaboradores ha constituido con estos una Sociedad Anónima para continuar el negocio de Agencia de Aduanas y Consignación de buques á que venia dedicándose, en esta ciudad, desde hace más de treinta años. A tal fin se ha otorgado la correspondiente escritura que en esta fecha ha autorizado el Notario D. Simón Gramunt, de esta residencia.

Cuenta la nueva razón social con un capital de 500.000 pesetas completamente desembolsado y forman su Consejo de Administración:

D. EVARISTO FÁBREGAS PAMIES;	Presidente.
D. AUGUSTO ROSELLÓ CORT;	Vice presidente.
D. JUAN MONTAGUT PIJOAN;	Secretario.
D. JOSÉ MONNÉ MENASANCH;	Vocal:
D. EUSEBIO ROSELLÓ CORT;	"

y el Comité de gerencia:

Presidente:	D. EVARISTO FÁBREGAS PAMIES.
Gerente;	D. AUGUSTO ROSELLÓ CORT.
Sub-Gerente;	D. EUSEBIO ROSELLÓ CORT.

quienes tendrán el uso de la firma social.

TRANSPORTES, S. A. aprovecha gustoso esta oportunidad para ponerse a la disposición de Vd. en la seguridad de verse honrado con la misma confianza con que distinguió siempre a su antecesor, y en esta espera se ofrece de Vd. su más atento s. s.

EL COMITÉ DE GERENCIA

El Presidente firmará:

El Gerente firmará:

El Sub-Gerente firmará:

TRANSPORTES

Esta acción es transferible a extranjeros, de conformidad con el artículo 6.º de la Ley de 24 de Noviembre de 1939 sobre Ordenación y Defensa de la Industria Nacional.

SOCIEDAD ANÓNIMA

CONSTITUÍDA POR ESCRITURAS PÚBLICAS, AUTORIZADAS POR LAS NOTARÍAS DE ESTA CIUDAD, D. SIMÓN GRAMUNT Y JUER, Y D. MANUEL CREHUET Y PARDAS, EN 14 DE ENERO Y 3 DE AGOSTO DE 1922, RESPECTIVAMENTE.

Capital Social: 501.000 Pesetas

Representado por 1.002 acciones de 500 ptas. cada una

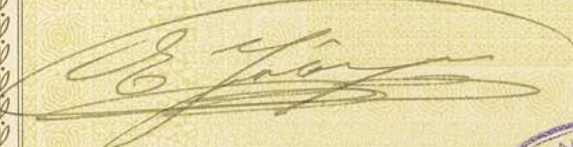
ACCIÓN N.º 0704

a favor de D. José Benet Benavent
el cual adquiere todos los derechos y acepta todas las obligaciones que determinan los estatutos de la Sociedad.

Tarragona, 3 Agosto de 1922

EL PRESIDENTE DEL CONSEJO,

EL SECRETARIO,





Tip. Sagrales - TARRAGONA.

vaixell amb casc de ferro *Antonieta*, d'unes 1000 tones de capacitat, amb els quals van explotar una modesta línia regular Tarragona – Barcelona – Palma – Tarragona. L'any 1945, per circumstàncies que podríem anomenar conjunturals, els mateixos socis van constituir una societat paral·lela: MUSTÉ Y CÍA., SRC, coneguda com Tránsitos y Aduanas, la qual va operar a Tarragona com a agent de duanes de Transportes, SA.

Però amb el pas del temps també canvien les circumstàncies personals, comercials i econòmiques. A la mort del Sr. Fàbregas l'any 1938, va ser president del Consell el soci Sr. Montagut que era el delegat de la sucursal de Barcelona. Posteriorment el substituï, Joan Alasà Ras que era el delegat de l'oficina de Tarragona, en la qual hi col·laboraven els socis Jaume dell'Abate com a caixer, el seu germà Lluís com a delegat per la Duana i Rafael Simó Monné director de la sucursal de Reus.

Anys després, hi han treballat els socis Joan Alasà Potau, com a gerent; Santiago Gómez, com a caixer; i, com administratius, Rafael Clotet, Ricard Pomerol, Joan de la Rica i Josep Cunillera, entre altres. Al moll, els caps de colla eren els germans Pomerol.

Durant aquest llarg període, que podríem estimar en uns 40 anys, 1930-1970, la casa Transportes, SA ha passat èpoques de gran prosperitat i altres de dificultats, com gairebé tots els altres consignataris de Tarragona, els quals tenen els seus resultats en funció del moviment portuari del moment. Si es vol estar degudament preparat es requereix molt de personal, maquinària especialitzada, mitjans de transport que, en determinats moments, seran insuficients i, en altres, estaran parats. Tot això portà a una conclusió: calia evitar duplicitat de mitjans de treball, calia fer unions d'empreses. L'any 1976, es fusionaren les empreses eminentment tarragonines Transportes, SA, Víctor Merelo i Macià Mallol, per formar la nova societat TRAVIMA, a la qual hi aportaren determinats actius (consignacions, clientela, personal, maquinària etc.), però quedant-se cadascun d'ells amb els seus magatzems i altres béns. El temps és testimoni del seu encert.

No obstant això, creiem que és encara més interessant, històricament, la trilogia formada per:

E. FÁBREGAS – TRANSPORTES, SA – TRAVIMA, SA



Transportes, Aduanas y Consignaciones, SA – TACSA

Aquesta empresa va ser continuadora o bé successora d'Aduanas y Consignaciones Llong, SA. L'any 1945, forma part de l'Associació de Consignataris de Vaixells de la Província de Tarragona i, el 1946, es porta a terme el traspàs mencionat de Llong a favor de TACSA.

Inicialment, Bonaventura Barceló Sabaté assistia a les reunions de l'associació, en representació de TACSA i, a partir de 1956, el va substituir el gerent, Ramon Foix Tormo, el qual, més endavant, va formar part de la junta durant quatre anys.

Eren els consignataris dels vaixells de l'empresa Cros, SA, que importava fosfats dels països de l'est d'Àfrica, entre altres, de l'antiga província espanyola del Sàhara, i també del Marroc, etc. També van consignar una línia regular de periodicitat desenal durant el 1983 i 1984 de la Naviera Galaica, SA.

Molts recordarem que aquests vaixells de la Cros tenien el nom característic: SAC 1, SAC 2, SAC 3, (SAC = Societat Anònima Cros), que recalaven amb molta freqüència al nostre port. Posteriorment, per evitar que portessin un número (es podien confondre amb una embarcació militar) el van substituir pel nom de les poblacions on Cros tenia fàbrica. Exemple, SAC *Flix*, SAC *Badalona*, etc.

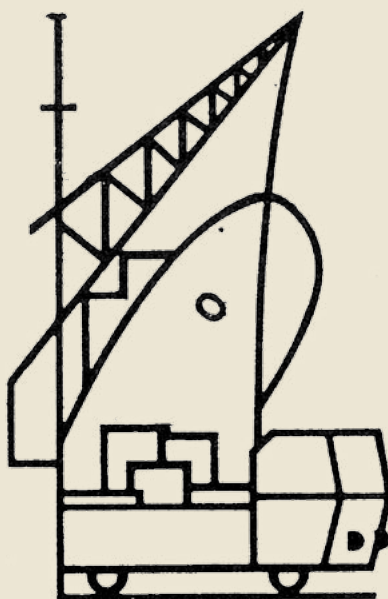
Per emmagatzemar aquests fosfats disposaven d'una grans magatzems al Polígon Francolí, parcel·la 25, ocupats per la Companyia Ership, que ha estat la continuadora de TACSA i que actualment és de Cargil, SA.

Transportes y Cargas, SA

Societat constituïda a Tarragona l'any 1983 per les empreses del Grup Vilar, Puerto Transportes, SA, la majoritària, per Vilar Tránsitos y Aduanas, i per Vicente Micó Vidal, amb l'objectiu de dedicar-se a serveis i manipulacions complementàries de les empreses pròpies i també de les d'altres consignataris.

Té el domicili al mateix lloc que les societats propietàries, plaça dels Carros, 12 i és una més de les empreses actuals del Grup Vilar que està en actiu.

Reproduïm un anunci de l'any 1986 i el seu logotip.



Transportes y Cargas, S.A. Empresa de Servicios y Manipulaciones

Plaza dels Carros, 12 - Teléfonos 22 17 14 - 22 17 47 - Telex: 56429 - 56445
43004 TARRAGONA

Travima, SA

Societat constituïda l'any 1976 com a resultat de la fusió de tres empreses marítimes familiars i tarragonines, que tenien una trajectòria quasi centenària a la nostra ciutat: Transportes, SA, fundada l'any 1891 i constituïda en societat l'any 1922, Macià Mallol i Bosch, fundada l'any 1897 i constituïda en societat l'any 1976 i Marítima Merelo, SA, fundada l'any 1909 i constituïda en societat l'any 1956.

Inicialment, la seva denominació oficial va ser la de SA Mallol, Merelo, Transportes – Agencias Marítimas Agrupadas – TRAVIMA, i els socis fundadors són, lògicament, els titulars de les societats fundadores: per Mallol, Matías Mallol Soler, Matías Mallol Gabriel i Matías Mallol Bosch, SA; per Merelo, Víctor Merelo de Barberà Sanromà i Magdalena Roig Segimon, i per TRANSPORTES SA, Joan Alasà Potau i Josep Fàbregas Musté.

Dos anys després, el 1978, se'n va canviar oficialment el nom inicial per l'actual de TRAVIMA, SA, i s'anunciava d'aquesta manera:

Travima, S.A.

Consignatarios de buques
Real, 23 - 43004-TARRAGONA - Télex: 56.424
Tel. (977) 21 11 04 (8 líneas)-Fax (977) 22 44 68
SERVICIOS QUINCENALES: Casablanca -
 Tánger - Agadir - Túnez - Sousse - Sfax -
 Alexandria - Pireo - Istanbul - Izmir - Ash-
 dod - Haifa - Beirut - Trípoli y Limassol.
SERVICIOS VEINTENALES: Dákar - Banul
 - Conakry - Monrovia - Tema - Lagos - Wa-
 rri - Port Harcourt - Matadi y Luanda.
SERVICIO CONSOLIDADO EN CONTENE-
DOR: T.E.C.L. A 120 destinos en los cin-
co continentes.

El naixement d'aquesta societat es deu a la voluntat d'unes persones vinculades familiarment i des de molts anys al món portuari. Són tres generacions que han viscut aquest apassionat treball de consignatari, estibador, agent de duanes, etc. amb els seus alts i baixos, amb èpoques de prosperitat i amb altres de dificultats, les quals, en aquests casos, generalment són d'origen econòmic internacional (crisi del petroli) o conjuntural (contenidors).

Amb independència d'aquest fet econòmic general, aquestes empreses de caire familiar havien de lluitar, cada vegada més, amb nous competidors nacionals o amb multinacionals, que disposaven de mitjans més moderns i amb més capacitat, fet que a la llarga podia significar-los el final de la seva tradicional activitat. Encara hi havia un altre argument de tipus purament funcional. Cada una d'elles havia de disposar de personal, utillatge, maquinària, mitjans de transport, etc. per a cada operació. Normalment, no tots els equips treballaven al mateix temps. Units en un sol equip, ampliat i modernitzat, podrien atendre totes les demandes de treball que es presentessin. En resum, la unió, a més de ser més potents econòmicament, afavoreix l'estalvi de personal, de material, de despeses generals, i un llarg etcètera.

Aquests són els motius —i no tots— que van fer que a Tarragona es portés a terme una unió d'empreses marítimes. I el temps ens ha fet veure l'encert dels fundadors d'aquesta nova societat.

A partir de 1985, data que, en aquest treball, ens hem proposat no traspassar, TRAVIMA, SA continua amb el mateix nom, però amb sucursals i delegacions a tot Espanya i amb noves connexions amb altres empreses nacionals i estrangeres. Reproduïm un anunci d'aquest mateix any.

• TRANSITARIOS	• FREIGHT FORWARDERS	
• AGENTES DE CARGA AEREA (I.A.T.A.)	• I.A.T.A. AIR CARGO AGENTS	
• AGENTES DE ADUANA	• CUSTOMS AGENTS	
• ESTIBADORES	• STEVEDORES	
• CORRESPONSALES DE P.&I. CLUBS	• P.&I. CLUBS CORRESPONDENTS	

MIEMBROS DE:/MEMBERS OF:






OFICINA CENTRAL: HEADQUARTERS:
 43004 - TARRAGONA
 C/. Real, 23
 Apdo. Correos 205
 Tel. (977) 21-11-04 (8 líneas)
 Télex: 56424-malol e
 56428-vemel e

BILBAO - BARCELONA - MADRID - ZARAGOZA - VALENCIA - PAMPLONA - REUS



Vilá Granada, Juan

Hijos de Juan Vilá Granada, SA

Joan Vilá Granada havia format part de la Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Tarragona en qualitat de vocal, des de l'any 1904 fins al 1908. Hem de suposar que hi pertanyia per la seva activitat professional de consignatari.

El seu fill, Joan Vilá Cañellas, el succeí ben aviat. Es donà d'alta a l'Associació de Consignataris l'any 1934, data probable de constitució de societat. Estava casat amb una filla de l'armador i propietari de la Transmediterránea d'aquella època, Sr. Tintoré. Com el seu pare, també va formar part de la Cambra: vocal de 1921 a 1933, vicepresident 1r de 1933 a 1934 i vicepresident 2n de 1934 a 1937.

La seva activitat com a consignatari va durar poc, després de la Guerra Civil, probablement fins al 1940 o 1941, data en la qual va constituir una societat a Sant Carles de la Ràpita amb Joan Cardona Miró, Vilá y Cardona, SL.

Marcos Vilar

José Vilar Tomás

Hijo de José Vilar Tomás

Hijo de Manuel Vilar, SL

Vilar Hermanos, SA

Vilar, Tránsitos y Aduanas, SA

Vilar Marítima, SA

Empresa tradicional tarragonina dedicada a la feina habitual de consignatari i d'agent de duanes, estibador, transitari, etc., de la qual tenim notícia de cinc generacions: Marcos Vilar, José Vilar Tomás, Manuel Vilar de Orovio, els germans José i Ricardo Vilar Guix i l'actual amb els fills de José, José Luis i Manuel.

Del primer, Marcos Vilar, a més de la informació del *Diario de Tarragona* dels anys 1861 i successius, hem trobat la que ens facilita l'anunci publicat a l'anuari *El indicador de España*, de Viñas y Cía. de l'any 1867, que reproduïm seguidament.



El seu successor, José Vilar Tomás, ja abans de 1892 estava establert com a agent de duanes, consignatari i activitats complementàries. Va ser vocal de la Cambra de Comerç de Tarragona de 1892 a 1904, de 1810 a 1913, i vicepresident de 1904 a 1905. Pels anys 1910 i 1915, era l'agent de les companyies Trasatlántica i Compañía Sevillana de Navegación a Vapor, aquesta possiblement antecessora de la Ybarra, de la qual anys després van ser els agents al nostre port.

Continuà en l'activitat el seu fill Manuel Vilar de Orovio, si bé l'empresa va girar com a Hijo de José Vilar Tomás. Manuel Vilar, com el seu pare, va ser agent de duanes, i també com ell formà part de la Cambra de Comerç de 1918 a 1921 i de 1930 a 1934 com a vocal, i de 1934 a 1936 com a president. Durant aquests anys, M. Vilar ja era l'agent de la companyia Ybarra & Cía., S. en C. de Sevilla.

Manuel Vilar de Orovio havia mort l'any 1936, al principi de la Guerra, i els seus fills José i Ricardo inicien una nova etapa professional, continuadora de l'anterior, creant l'any 1941 la societat Hijo de Manuel Vilar, SL, de la qual són socis la vídua, Mariana Guix, i els fills José i Ricardo.

L'any 1973, es transforma en Vilar Hermanos, SA, a la qual hi accedeixen nous socis: José Luis Vilar Guañabens, José Antonio Cano Salazar, Carmen Boronat Pujol, Vicente González García i Baldomero Vives Navia. Al mateix temps, se n'obre una sucursal a Barcelona. L'any 1980, la societat es transformà en Vilar, Tránsitos y Aduanas, SA, continuadora de l'anterior, Vilar Hermanos, SA, al domicili de sempre, plaça dels Carros, 12, amb els mateixos treballadors i mantenint les mateixes relacions amb armadors, clients, etc. El juny de 1981, es creà una nova societat: Vilar Marítima, SA - VIMASA, de la qual el major accionista era la societat Vilar Hermanos, SA i l'agent de duanes Mariana Guix Piracés, vídua de Manuel Vilar. De 1947 a 1959, el seu fill José Vilar Guix va ser president de l'Associació de Consignataris de Tarragona i Província.

Entre les companyies navilières que consignaven, cal mencionar, a més de la Ybarra, la italiana Tirrenia, que feia un servei regular pel Mediterrani i que tocava regularment el nostre port. Altres companyies, també italianes, foren Ponte Nova i Lauro.

L'any 1973, van constituir la societat Silos de Tarragona, la qual va construir unes grans sitges al Moll d'Aragó, per emmagatzemar el cereal que es rebia a dojo.

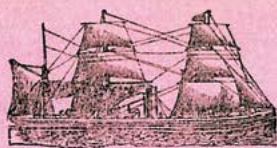
Aquestes sitges tenen una capacitat de 45.000 tones i l'any 1980 van ser traspasades a la Compañía Continental Hispánica, SA, que poc temps després els va vendre de nou. L'any 1975, la societat Vilar Hermanos, SA adquireix l'empresa Ricomà, el titular de la qual havia mort en accident l'any 1974 i, en el seu actiu, hi havia el vapor, amb casc de ferro, d'unes 600 tones RB *María Ángeles Arrue*, el qual van dedicar a una línia regular entre Barcelona, Alcúdia, Maó i Tarragona. Amb independència de les seves activitats habituals, l'any 1975, un grup d'empresaris i financers relacionats amb el món marítim, al capdavant del qual hi ha José Vilar Guix, constitueixen la societat Explotaciones Portuarias, SA, (EXPOSA). L'any 1984, junt amb l'empresari mallorquí Jaume Olivé Garau, agent de duanes, constitueixen una nova societat, Tráficos Isleños, SA (TRAFISA).

De totes aquestes societats participades, se'n pot trobar la corresponent descripció en l'apartat dedicat a cadascuna.

Durant aquests anys, a l'empresa Vilar hi han treballat persones de diferent caràcter, formació i especialitat. I també de diferent trajectòria. En recordarem alguns. En els primers temps, Maximiliano Pujol Martín, que era l'apoderat, i Baldomero Vives Navia, que després va crear una empresa transitària. També cal fer menció d'Albert Pérez Melet (EXPOSA), de Carles Ballester Barrufo (duana), de José Luis Andrés (comptabilitat), de José Luis Toribio (consignacions), i d'Eduard Galà Martínez, Maria Vila Parés i Manuel Ramiro (oficines).

Reproduïm dos anuncis d'aquesta empresa, un de l'any 1912 i, l'altre de l'any 1911.





COMPañÍA TRASATLÁNTICA

Vapores que prestarán los servicios en el mes de Mayo, salvo contingencias

LINEA DE FILIPINAS

Trece viajes anuales, arrancando de Liverpool y haciendo las escalas de Coruña, Vigo, Lisboa, Cádiz, Cartagena, Valencia, para salir de Barcelona cada cuatro sábados, ó sea: 8 Enero, 5 Febrero, 5 Marzo, 2 y 30 Abril, 28 Mayo, 25 Junio, 23 Julio, 20 Agosto, 17 Septiembre, 15 Octubre, 12 Noviembre y 10 Diciembre; directamente para Génova, Port-Said, Suez, Colombo, Singapore y Manila. Salidas de Manila cada cuatro martes, ó sea: 25 Enero, 22 Febrero, 22 Marzo, 19 Abril, 17 Mayo, 14 Junio, 12 Julio, 9 Agosto, 6 Septiembre, 4 Octubre, 1 y 29 Noviembre y 27 Diciembre, haciendo las mismas escalas que á la ida hasta Barcelona, prosiguiendo el viaje para Cádiz, Lisboa, Santander y Liverpool. Servicio por trasbordo para y de los puertos de la Costa oriental de Africa, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

LINEA DE NEW-YORK, CUBA Y MÉJICO

Servicio mensual saliendo de Génova el 21, de Nápoles el 23, de Barcelona el 26, de Málaga el 28 y de Cádiz el 30, directamente para New-York, Habana y Veracruz y Puerto Méjico. Regreso de Veracruz el 26 y de Habana el 30 de cada mes, directamente para New-York, Cádiz, Barcelona y Génova. Se admite pasaje y carga para puertos del Pacífico con trasbordo en Puerto Méjico, así como para Tampico con trasbordo en Veracruz.

Se despachan billetes directamente para Santiago de Cuba con trasbordo en Habana en combinación con la Empresa del Ferrocarril de Habana á Santiago de Cuba.

LINEA DE VENEZUELA-COLOMBIA

Servicio mensual saliendo de Barcelona el 10, el 11 de Valencia, el 13 de Málaga, y de Cádiz el 15 de cada mes, directamente para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana, Puerto Limón y Colón, de donde salen los vapores el 12 de cada mes para Sabanailla, Curaçao, Puerto Cabello, La Guayra etc. Se admite pasaje y carga para Veracruz y Tampico, con trasbordo en Habana. Combina por el ferrocarril del Panamá con las Compañías de Navegación del Pacífico, para cuyos puertos admite pasaje y carga con billetes y conocimientos directos. También carga para Maracaibo y Coro con trasbordo en Curaçao y para Cumaná, Carúpano y Trinidad con trasbordo en Puerto Cabello.

LINEA DE BUENOS AIRES

Servicio mensual saliendo accidentalmente de Génova el 1, de Barcelona el 3, de Málaga el 5 y de Cádiz el 7, directamente para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires; emprendiendo el viaje de regreso desde Buenos Aires el 1 y de Montevideo el 2, directamente para Canarias, Cádiz, Barcelona y accidentalmente Génova. Combinación por trasbordo en Cádiz con los puertos de Galicia y Norte de España.

LINEA DE CANARIAS

Servicio mensual saliendo de Barcelona el 17, de Valencia el 18, de Alicante el 19 y de Cádiz el 22 directamente para Tánger, Casablanca, Mazagán, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife y Santa Cruz de la Palma, con retorno á Santa Cruz de Tenerife, para emprender el viaje de regreso el día 1.º haciendo las escalas de Las Palmas, Cádiz, Alicante, Valencia y Barcelona.

LINEA DE FERNANDO POO

Servicio bimestar, saliendo de Barcelona el 25 de Enero y de Cádiz el 30 y así sucesivamente cada dos meses para Fernando Poo, con escalas en Las Palmas y otros puertos de la Costa occidental de Africa y Golfo de Guinea. Regresan de Fernando Poo el 26 de Febrero y así sucesivamente cada dos meses, haciendo las mismas escalas que á la ida, para Cádiz y Barcelona.

LINEA DE TANGER

Salidas de Cádiz: Lunes, Miércoles y Viernes, para Tánger, con extensión á los puertos de Algeciras y Gibraltar.

Salidas de Tánger: Martes, Jueves y Sábados para Cádiz.

Estos vapores admiten carga en las condiciones más favorables, y pasajeros á quienes la Compañía dá alojamiento muy cómodo y trato esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Rebajas á familias. Precios convencionales por camarotes de lujo. También se admite carga y se expiden pasajes para todos los puertos del mundo, servidos por líneas regulares. La empresa puede asegurar las mercancías que se embarquen en sus buques.

AVISOS IMPORTANTES.—Rebajas en los fletes de exportación.—La Compañía hace rebajas del 30 por 100 en los fletes de determinados artículos, con arreglo á lo establecido en la R. O. del Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas de 14 de Abril de 1904, publicada en la *Gaceta* de 22 del mismo mes.

SERVICIOS COMERCIALES.—La sección que de estos servicios tiene establecida la Compañía, se encarga de trabajar en Ultramar los muestrarios que le sean entregados y de la colocación de los artículos cuya venta, como ensayo, deseen hacer los exportadores.

LINEA DE CUBA MÉJICO

Servicio mensual á Habana, Veracruz y Tampico, saliendo de Bilbao el 17, de Santander el 20 y de Coruña el 21, directamente para Habana, Veracruz y Tampico. Salidas de Tampico el 13, de Veracruz el 16 y de Habana el 20 de cada mes, directamente para Coruña y Santander. Se admite pasaje y carga para Costafirme y Pacífico con trasbordo en Habana al vapor de la línea de Venezuela-Colombia.

Para este servicio rigen rebajas especiales en pasajes de ida y vuelta, y también precios convencionales para camarotes de lujo.

Para más informes dirigirse á su Agente en Tarragona, D. José Vilar Tomás, Plaza de Olózaga, 12.

AGENTS PORTUARIS DELS QUALS NOMÉS CONEIXEM EL NOM I ALGUNES DADES

Els consignataris i agents de duanes que figuren a la següent llista són agents portuaris de Tarragona dels quals hem trobat molt poca informació. Si bé la majoria són de la primera època, de tots ens falta bona part de les dades necessàries per dedicar-los una menció individual. És molt possible que alguns hagin estat relacionats amb els que hem descrit anteriorment.

Com que tenim coneixement de la seva existència i d'algun dels anys en els quals van exercir la professió, no volem que quedin en l'oblit. Per això els relacionem seguidament.

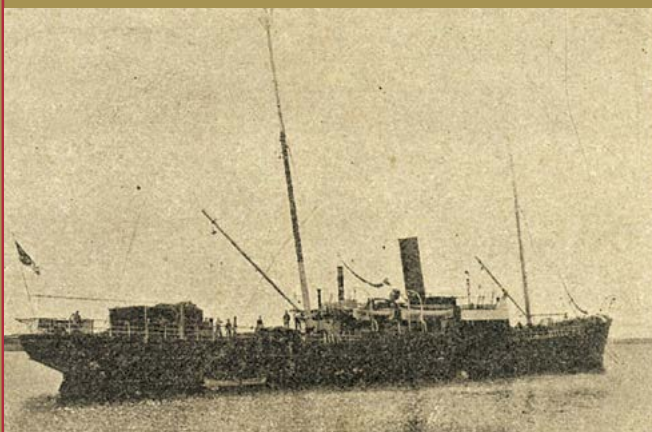
Aufrés y Mercader	AD	c. Reial	1867
Baldrich, Roman	CV		1874
Bragulat Moyá, Jaime	AD		1927
Camaño y Guasch	AD	c. Mar	1867
Ferrer, Pablo	AD	c. Apodaca, 40-42	
Florensa, Ernesto	CV		1885
Fortis e Hijo, Vda.	AD	pl. Olózaga	1870, 1882
Fortis Garreta, Juan	AD	pl. Olózaga	1888
Gaspar y Torrents	CV		1869
Gatell, Antonio	CV		1874
Gatell, Pedro	CV		1862
Guille Hermanos,	CV		865
Lanquins, Francisco	CV		1866
Lindeman Rosell, Juan	CV	c. Apodaca, 3	1867, 1869
Mallol, Agustín	CV		1869
Ortuño Bonet, Emilio	AD		1972
Raurell, Juan	AD	c. Mar, 2	1881
Ricomà, Miguel	AD	c. Mar, 4	1881
Rion, Juan	AD		1942
Roca Hermanos	CV		1861
Romeu, Vilà i Granada	CV		1885, 1886
Rosell i Morera	CV		1864

Salvany, José Antonio	CV		1869, 1870
Salvat, Eduardo	AD	c. Smith	1908
Sanjenís, Francisco	CV-AD	c. Reial,9	1867
Sevil, Hermano y Cia.	CV		1893
Tapies Amorós, Eduardo	AD	c. Reial, 10	1888
Vidal Hermanos	CV	c. Rebolledo, 12	1867
Virgili, Pablo	CV		1880

CV = Consignatari de vaixells

AD = Agent de duanes

IV



EPÍLEG

A les pàgines precedents hem passat revista del que coneixem com a món dels agents portuaris, persones que han dedicat el seu treball, el seu esforç, el seu temps i, en molts casos, tota la vida a aquesta activitat.

A fi i efecte de fer un comentari objectiu a la seva actuació professional, econòmica i social amb relació a la ciutat en la qual han treballat, és aconsellable fer unes consideracions prèvies que ens donaran a conèixer amb certa aproximació la trajectòria i el caràcter d'aquesta professió.

Com tota obra humana, aquesta també ha estat subjecta als vaivens de l'economia i del comerç, els quals tenen una dinàmica paral·lela a les circumstàncies històriques en què es desenvolupen. Dit d'un altra manera i generalitzant, podríem afirmar que tot gira al voltant de la història i, en aquest cas, en la vessant econòmica.

El nostre port no comença a ser operatiu fins a mitjans del segle XIX, com a conseqüència de la Guerra del Francès. És per aquest motiu que fins a aquestes dates no trobem informació de l'activitat del port i dels agents portuaris que hi treballen. A partir d'aquella data, comencen a operar els consignataris i agents de duanes, molts dels quals, com hem explicat, són antics comerciants i comissionistes ja establerts a Tarragona.

Amb l'afany de recuperar la ciutat dels estralls causats per aquella guerra, es viuen uns anys de forta activitat constructiva i comercial, de la qual el port i, per tant, els agents portuaris en gaudeixen. Només cal veure els anuncis de vaixells que surten en direcció a les grans ciutats d'Europa i d'Amèrica, exponent del bon moment que travessa la ciutat i l'entorn del país.

És en aquesta època quan Tarragona inicia el seu despertar econòmic. Socialment, bufen aires més liberals al mateix temps que la influència que rebia la població de la llarga tradició que l'Arquebisbat havia tingut, en molts casos positiva (recordem els arquebisbes Santiyán, Armañá i Mon y Velarde), anava de baixa.

Ara, el moviment del port, en alça, rendeix més prosperitat als agents portuaris i això té la seva repercussió en el desenvolupament de la ciutat. És quan es fa la unió entre la ciutat tradicional i la del port, quan es construeixen noves

edificacions, s'obren nous comerços, hi ha més feina, etc. En definitiva, de la prosperitat del port en gaudeix la ciutat.

Més endavant en el temps, situats encara a últims del XIX, es comencen a notar els problemes derivats de la pèrdua de les colònies, Filipines i Cuba. La ciutat i el port ho acusen i també els agents. Però un fenomen conjuntural, la malaltia de les vinyes franceses causades per la fil·loxera, amb l'exportació a gran escala dels nostres vins a França a últims del segle XIX i principis del XX i, anys després, amb motiu de la Gran Guerra, 1914-1918, hi ha armadors que tenen uns anys de gran prosperitat econòmica, de la qual els agents també surten beneficiats.

Segueixen uns anys de normalitat econòmica i comercial durant els quals, fins al 1936 que comença la Guerra Civil, els consignataris i agents de duanes, han anat consolidant la seva posició dins el mercat marítim, tant nacional com internacional, adquirint la representació de noves línies regulars, de noves consignacions i, en definitiva, de nous clients.

A Tarragona, com a tots els ports pròxims i suposo que els de tot arreu, neix una nova aristocràcia professional formada per unes poques firmes comercials que tenen, gairebé en exclusiva, la majoria de les operacions portuàries. Molts d'ells són també representants consulars de la nació de la qual efectuen la consignació dels vaixells de la seva flota comercial.

Com hem dit, això s'acaba l'any 1936. Han de passar tres anys per començar de nou, amb les dificultats d'ordre polític i econòmic que la postguerra ocasiona. Són uns anys de poca feina, però a poc a poc, a partir de 1955/1960, l'economia es va redreçant i el port torna a treballar.

És ara quan els consignataris i agents de duanes inicien una marxa ascendent en els seus despatxos. Es liberalitzen les importacions, circumstància que té el seu ressò en el port i la Duana. Les tradicionals famílies consignatàries, la majoria en actiu des del segle XIX, els Boada, Rossell Porta, Romeu, Vilar, Sanromà, Mallol, Ricomà, Merelo, etc. adquireixen un prestigi no solament professional, sinó també social. Durant uns anys, són l'elit econòmica de la ciutat. Molts d'ells es constitueixen en societat anònima, amb accions subscrietes majoritàriament pel titular i la família, i completades per alguns dels seus empleats.

Aquest augment de treball fa que comencin a establir-se a la nostra ciutat agents portuaris procedents de Barcelona, de manera que, a mesura que avança el temps, aquesta feina deixa de ser exclusiva de les tradicionals empreses tarragonines. Aquesta circumstància fa que algunes d'elles s'uneixin per tenir, de cara a la competència, més capacitat de treball i menys despeses, com CODEMAR, TRAVIMA, MAFUSA, etc.

Fins aquí, hem fet una descripció i una anàlisi de les professions i dels professionals relacionats amb el port que acaba a mitjans de la dècada dels 80 del segle passat. A la introducció, ja hi hem explicat els motius pels quals hem fixat aquest termini.

El període del qual hem fet memòria, aproximadament uns 140 anys, ens ha permès adonar-nos que el desenvolupament professional dels consignataris ha estat sempre en funció de les circumstàncies econòmiques del país, o sigui, que ha variat d'acord amb el moment històric que s'ha viscut.

També podem deduir la importància que en tots els ordres, econòmic, comercial, financer i social, ha representat per a Tarragona l'existència d'aquest món portuari.

Tarragona, primavera de 2009

V



AGRAÏMENTS

ORGANISMES OFICIALS

Coia Escoda Múrria, de l'Arxiu del Port de Tarragona

Isabel Companys i Ferrerons, de l'Arxiu Històric de Tarragona

Elena Virgili i Bertran, de la Biblioteca-Hemeroteca Municipal de Tarragona

Francesc Barriach Molas, de l'Arxiu Històric Municipal de Tarragona

Juan Enrique Ballester Colomer, del Registre Mercantil de Tarragona

Joan Sala Clotet, de la Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Tarragona

Pepe Pedregal, de l'Associació de Consignataris de Vaixells de la Província de Tarragona

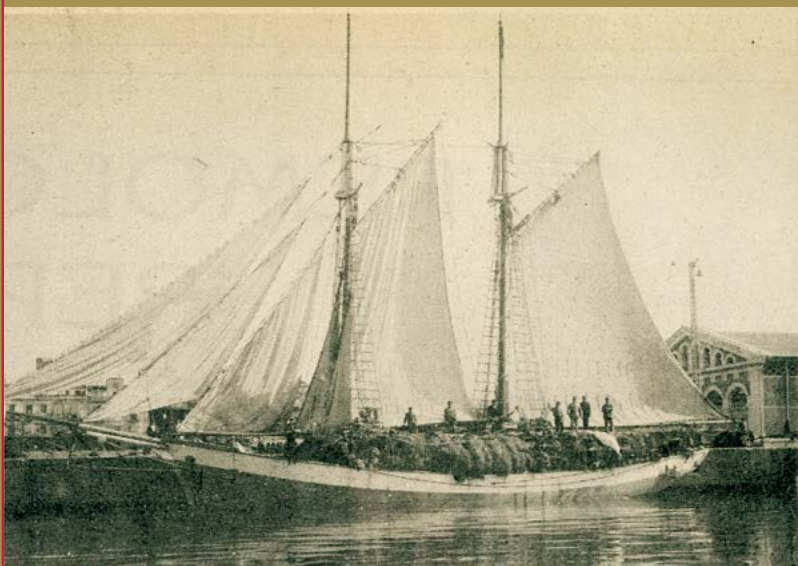
Anna Bladé, de l'Hemeroteca de Caixa de Tarragona

COL·LABORADORS I ENTITATS

Fernando Abaroa Domínguez, de Remolques y Navegación, SA
Gil Almagro Lladó, de Gil Almagro, SL
Carlos Ballester Marrufo, de Vilar Marítima,SA
Fernando Boada Aragonés, de Boada Hermanos
Jordi Braña Bru, de Femac, SA
Frederic Cabré Domingo, de Romeu, SA
Jaume Campos Roca, de Mac Andrews y Cía.
Antonio Cerdán Vallecillo, de Muñoz y Cabrero
Lauro Clariana Claròs, de la Corporació de Pràctics del Port de Tarragona
Julio César Estévez Ferrer, d'AARUS, SA
Mònica Flores Mateo, de l'Arxiu del Port de Tarragona
Manuel Garcia Calama, de la Corporació de Pràctics del Port de Tarragona
José María Garcia Pujol, de Remolques de Puerto y Altura, SA
Martí Gras Virgili, de Marítima del Mediterráneo
José Antonio Guardiola, de Talleres MGA y de TIMESA
Eloy Hernández Fernández, bibliòfil i enginyer
Carlos Hernando Carro, de Consignaciones Catalanas, SA – CONCASA
Pere Huber Hill, de Comercial Combalia Sagrera, SA
Antonio Jané Morera, de Rossell Porta, SA
Juan Loras Crusat, de Garcia Blay, SA
Josep Maixé Mercadé, d'Agencia Marítima Sanromà, SA
Nathalie Mallol Muller, de Matías Mallol i Bosch, SA
Jesús Martín Echevarria, d'Agencia Marítima Sanromá, SA
Ramon Martínez Miranda, de TRAVIMA, SA
Alberto Medina Rodríguez, d'Almarine SA
Maria Antònia Mercadé Capdevila, d'Intramediterráneo, SA
Víctor Merele de Barberá Sanromá, de Marítima Merele, SA
Juan Nadal Alaix, de Saugar y Cía.
Joan Oriol Rovira, de Mafusa, Consignaciones y Tránsitos, SA
Rosa Oriol Albareda, de Mafusa, Consignaciones y Tránsitos, SA
José Alberto Pérez Melet, de Transportes Marítimos Alcudia, SA

Genaro Pérez García, patró del remolcador *Poblet*
Jordi Recasens Gracia, de CODEMAR, SA
Montse Reyes i Sans, de la Biblioteca-Hemeroteca Municipal de Tarragona
Manuel Rodríguez Pons, de Matías Mallol y Bosch, SA
Jordi Rovira Soriano, historiador i bibliòfil
Alfonso Carlos Sanz Núñez, d'Alfredo Arola Sanromà
Antonia Sentís Castro, vídua del pràctic Alejo Bilbao
Rafael Simó Monné, de Transportes, SA
Gabriel Simó Ferré, de Comercial Combalia Sagrera SA
Daniel Tejerina Puchades, d'INDUSOJA – CINDASA
Xavier Vidal, d'AARUS, SA
Josep M^a Virgili Sastre, de l'Arxiu Virgili Sanromà

VI



BIBLIOGRAFIA

BIBLIOGRAFIA

- ADSERÀ MARTORELL, Josep (1993): *Joan Smith i Sinnot. Director del Port Modern de Tarragona (1800-1809)*. Tarragona
- ARESTÉ BAGÉS, Jaume (1982): *El crecimiento de Tarragona en el siglo XIX*. Tarragona
- GÜELL, M. et al. (2001): *Casa Castellarnau. Família, història i art a Tarragona*. Tarragona
- Tarragona monumental*. Impr. Forés, SA c.1930
- ALEGRET, Adolfo (1924): *Tarragona a través del siglo XIX*. Tarragona
- ALEMANY, J.; BLAY, J. i ROQUER, S. (1986): *El Port de Tarragona. Història i actualitat*. Barcelona
- AMICH, Julián (1956): *Diccionario marítimo*. Barcelona
- ANDRÉS DE PALMA DE MALLORCA, P. (1958): *Las calles antiguas de Tarragona (siglos XIII - XIX)*. Tarragona
- Llibre del Consolat dels fets marítims*. Barcelona, 1645
- Guía de Tarragona y reseña general de la Provincia*. Tarragona, 1889
- Guía del Cuerpo Consular*. Tarragona, 1964.
- ARCO, Luis del (1906): *Guía artística y monumental de Tarragona y su provincia*. Tarragona
- (1912): *Nueva guía artística y monumental de Tarragona y su provincia*. Tarragona
- BELLIDO, Saturnino (1883): *Antecedentes sobre la historia antigua y moderna del puerto de Tarragona*. Facsímil de 1883. Tarragona, 1986
- CÁMARAS DE COMERCIO DE TARRAGONA, REUS, TORTOSA Y VALLS (1917, (1918-1919), 1923, 1928): *Vida económica de la provincia*
- CÁMARA DE COMERCIO DE TARRAGONA (1929-1932), (1933-1934): *Vida Económica de Tarragona*.
- Enciclopedia general del mar*. Ediciones Garriga, Barcelona, 1957
- ESCODA MÚRRIA, Coia (2002): *El port de Tarragona*. Tarragona
- ESCODA, C. i BALLESTER, L. (2005): *El naixement dels Barris del Port*. Tarragona
- FÀBREGAS I BARRI, Esteve (1961): *Dos segles de marina catalana*. Barcelona
- FERNÁNDEZ, J. i GONZÁLEZ, I. (1990): *La agricultura viajera*. Madrid
- FERRER BOSCH, M. Antònia (2006): *Història de Tarragona. Una ciutat mediterrània*. Tarragona
- FERRER, P. Raimundo (1915-1921): *Barcelona cautiva o sea Diario exacto de lo ocurrido en la misma ciudad mientras la oprimían los franceses...* Barcelona

- GARCIA DE PAREDES, J. (1915): *Guía del capitán y práctico*. Barcelona
- GARCIA I DOMINGO, Enric (2007): *80 anys de construcció naval a Tarragona (Astilleros de Tarragona, SA)*. Tarragona
- GARCIA DOMINGO, Enric (2007): *Hijos de José Tayà, S. en C., (1915-1926). El miratge de la Gran Guerra*. Barcelona
- GRAMUNT, José (1961): *Los consulados extranjeros en Tarragona*. Tarragona
- HERAS, Pedro i MAS, C. (1987): *Centenari de la Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Tarragona*. Tarragona
- Indicador general de la provincia de Tarragona* –Luis Sunyer y Miguel Cuesta– Tarragona, 1888
- JORDÀ FERNÁNDEZ, Anton (1988): *Poder i comerç a la ciutat de Tarragona s.XVIII*. Tarragona
- JOVER, J. (1881): *Un viaje aprovechado. La fértil y deliciosa Provincia de Tarragona*. Tarragona
- JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO DE TARRAGONA (1942): *Tarifas de derechos, servicios y alquiler de superficies*
- JUNTA PROVINCIAL DE AGRICULTURA Y COMERCIO (1861): *Memoria*. Tarragona
- Lista oficial de los buques de guerra y mercantes de la marina española*. Madrid, 1927
- Lista oficial de buques de España*. Madrid, 1964
- LÓPEZ, D. i ROVIRA, S. J. (1986): *El port de Tarragona*. Tarragona
- Lloyd's Register of Shipping, 1930-1931*. Steamers & motorships, London, 1930
- MAGRIÑÁ, Antonio de (1901): *Tarragona en el siglo XIX*. Tarragona
- MARTÍNEZ HIDALGO, J.M^a i CARBONELL, L. (1984): *Vocabulari marítim*. Barcelona
- MEZQUIDA, L. M. (1973): «El puerto, principal industria de Tarragona». *Revista técnica de la propiedad urbana*. Tarragona
- MORERA, Emilio (1894): *Tarragona antigua y moderna*. Tarragona
- (1910): *El puerto de Tarragona*. Tarragona
- MÚTUA D'ACCIDENTS DEL TREBALL DEL PORT DE TARRAGONA (1935): *Reglament*. Tarragona
- PUERTO DE TARRAGONA (1937): *Tarifas de precios de carga y descarga, recepción, manipulación y entrega de carga en general*. Tarragona
- RAHOLA, Frederich (1911): *Del comers antich y modern de Tarragona*. Barcelona
- RECASENS COMES, José M^a (1963): «La influencia del movimiento portuario en el desarrollo de la ciudad de Tarragona» a *Revista Técnica de la Propiedad Urbana*. Tarragona, núm. 7.
- (1971): «Contribución al estudio del comercio tarraconense del siglo XVIII – Los Mallol, una familia de marinos y comerciantes» a *Revista Técnica de la Propiedad Urbana*. Tarragona, núm. 21

ROIG, Emerencià (1929): *La marina catalana del vuitcents*. Barcelona

SÁNCHEZ REAL, J. (1995): *Puerto de Tarragona (1802-1829)*. Tarragona

SINDICATOS DEL TRANSPORTE– CNT– UGT DE TARRAGONA (1937): *Reglamento para el trabajo y normas a seguir por los camaradas portuarios y sus derivados*. Tarragona

SOCIEDAD ECONÓMICA DE AMIGOS DEL PAIS (1748): *Estatutos*. Tarragona

VERGEL, Roger (1961): *Remorques*. París

VIRGILI SANROMÀ, J. P. (1995): *Diccionari biogràfic de tarragonins*. (inèdit)

FONTS CONSULTADES

Organismes oficials

Arxiu del Port de Tarragona
Arxiu Històric de Tarragona
Associació de Consignataris, Estibadors i Transitaris
Col·legi d'Agents de Duanes
Registre Mercantil de Tarragona
Biblioteca-Hemeroteca Municipal de Tarragona
Hemeroteca de Caixa de Tarragona

Col·leccions privades

Arxiu i biblioteca de l'autor
Arxiu i biblioteca d' Eloy Hernández
Arxiu de Josep Pau Virgili i Sanromà

Publicacions periòdiques

Diario de Tarragona, 1861 i successius
El Tarraconense, 1868-1869
Diario Español, 1977, 1979
El Indicador de España, de Viñas y Camí, any 1867
El Indicador de la Provincia de Tarragona, any 1888
Anuario Riera, any 1908
Anuario General de España, de Viñas y Camí, anys 1921, 1926, 1936 i 1951
Memòries de la Junta d'Obres del Port
Revista *ALPORT* de l'Agrupació per a la Promoció del Port de Tarragona, AIE

VII



ABREVIATURES

ANG	<i>Anuario General de España</i> , Provincia de Tarragona – 1921 a 1951
A R	<i>Anuario Riera</i> , Provincia de Tarragona – 1908
APT	Arxiu del Port de Tarragona
AHT	Arxiu Històric de Tarragona
ACET	Associació de Consignataris, Estibadors i Transitaris Província Tarragona
BHM	Biblioteca-Hemeroteca Municipal de Tarragona
CCT	Centenari Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Tarragona
CAD	Col·legi Oficial d'Agents de Duanes
DM	<i>Diccionario Marítimo</i> , Julian Amich – 1956
E I E	<i>El Indicador de España</i> , Província de Tarragona – 1867
ECM	<i>Enciclopedia General del Mar</i> – 1957
GAT	<i>Guía Artística de Tarragona y Provincia</i> Luis del Arco – 1906
HCT	Hemeroteca Caixa Tarragona
IGPT	<i>Indicador General de la Provincia de Tarragona</i> – 1888
NGAT	<i>Nueva Guía Artística de Tarragona</i> , de Luis del Arco – 1912
RMT	Registre Mercantil de Tarragona
RAAP	Revista <i>ALPORT</i>
VEPT	<i>Vida Económica</i> – Cambres de Comerç Província Tarragona
VET	<i>Vida Económica</i> – Cambra de Comerç de Tarragona

